aero JOURNAL HORS-SERIE
Oct. - Nov. 2017
HS N° 28

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

HEINKEL He 111

un magazine des éditions caractère

1/ 1933 1937 — UN LOUP DÉGUISÉ EN AGNEAU — p.04
NAISSANCE ET DÉVELOPPEMENT DU HE 111

2/ 1936 1939 — PEDRO FAIT L'ESPAGNE — p.16
LE HE 111 AU BANC D'ESSAI

3/ 1937 1945 — UNE SILHOUETTE INIMITABLE — p.28
LES DERNIÈRES VERSIONS DU HE 111

4/ 1939 — LA CAMPAGNE DE POLOGNE — p.44
OU L'ESPAGNE REVISITÉE

5/ 1939 1940 — GUERRE À L'OUEST — p.52
LE HE 111 ÜBER ALLES

6/ JUIL. 1940 MAI 1941 — BOMBEN AUF EN-GE-LAND — p.64
LE CHANT DU CYGNE

7/ DÉC. 1940 DÉC. 1942 — AVENTURES EN MÉDITERRANÉE — p.76
TORPEDO – LOS !

8/ JUIN 1941 JANV. 1943 — DE « BARBAROSSA » À STALINGRAD — p.86
GRANDEUR ET DÉCADENCE

9/ MARS 1942 MARS 1945 — DERNIÈRES MISSIONS À L'OUEST — p.98
ANGLETERRE ET MÉDITERRANÉE

10/ JANV. 1943 MAI 1945 — DERNIÈRES MISSIONS À L'EST — p.104
WIR TRANSPORTIEREN ALLES!

Aérojournal Hors-Série n°28
Octobre - Novembre 2017

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, N. Belivier

Service des ventes et réassort :
à Juste Titres 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

Retrouvez-nous sur Facebook :
www.facebook.com/aerojournal.magazine

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Par C-J. Ehrengardt

Profils couleur **Jean-Marie Guillou** // Plans **Hubert Cance** // Couverture **Piotr Forkasiewicz**

LE MAL-AIMÉ

Tout comme les Junkers Ju 52/3m et Ju 86, le Heinkel He 111 présente la particularité d'avoir été conçu *ab initio* pour le double rôle d'appareil de transport civil et de bombardier afin de contourner les clauses du Traité de Versailles interdisant à l'Allemagne de disposer d'avions de combat. Avec sa silhouette élancée et élégante, et ses hautes performances, à ses débuts, il incarnera, aux yeux du monde entier, la grande modernité de l'industrie aéronautique allemande renaissante.

Dans sa longue carrière, il a subi une importante opération de chirurgie esthétique et plusieurs changements de motorisation, mais il est toujours retombé sur ses pattes, qu'il avait d'ailleurs un peu courtes – raison pour laquelle il n'a jamais pu être « le » bombardier stratégique que la Luftwaffe a désespérément recherché tout au long du conflit mondial. En revanche, il avait d'autres atouts à faire valoir.

Le Heinkel 111 a roulé sa bosse sous tous les cieux où les armées allemandes ont été engagées, depuis l'Espagne et la Pologne jusqu'aux rives de la mer Caspienne et de la Baltique, en passant par l'Europe occidentale, les Balkans, l'Afrique, le Moyen-Orient et tout le pourtour méditerranéen. Bien que moins éclectique que le Junkers Ju 88, il s'est néanmoins révélé capable de s'adapter aux besoins du front, opérant tour à tour, avec plus ou moins de bonheur, comme bombardier stratégique, avion de reconnaissance, torpilleur, avion de transport, destructeur de locomotives et même chasseur de nuit. Mal-aimé de la littérature aéronautique, il n'a jamais eu la reconnaissance posthume à la hauteur de son apport à la guerre aérienne, car son utilisation en Espagne allait façonner la stratégie de la Luftwaffe pour de longues années.

En attendant que soit écrite la « grande histoire » du He 111, qui remplira plusieurs tomes, ce hors-série, forcément limité par son format, vous propose quelques « petites histoires » de cet appareil qui a combattu sur tous les fronts de 1937 à 1945.

CJE ■

1933
1937

UN LOUP DÉGUISÉ EN AGNEAU 1

NAISSANCE ET DÉVELOPPEMENT DU HE 111

« L'appareil le plus rapide actuellement existant. »
Presse allemande, janvier 1936.

1 PREMIÈRES ÉTAPES

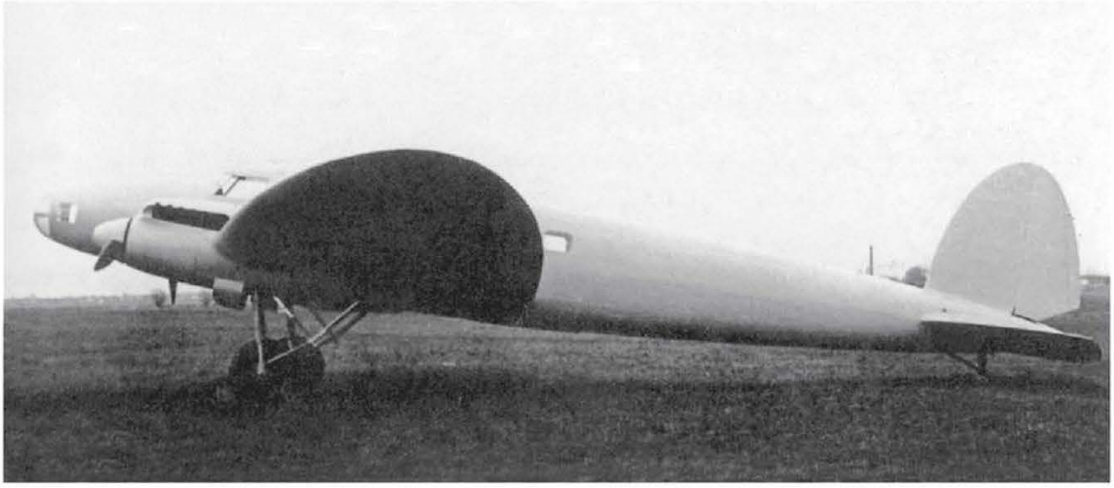
Pour contourner les dispositions du Traité de Versailles interdisant à l'Allemagne de construire des avions de combat, le Heinkel He 111 est officiellement développé comme avion de ligne destiné à la Deutsche Luft Hansa. Or, comme les exigences de la compagnie civile ne sont guère éloignées de celles des militaires, son rôle de bombardier est étudié dans le plus grand secret. Quand Hitler proclamera la création de la Luftwaffe, le loup abandonnera son déguisement d'agneau.

▲ Le He 111 C-04 (D-ABYE) après sa livraison à la Deutsche Luft Hansa à Berlin-Tempelhof. La compagnie aérienne fournissait une couverture parfaite pour contourner les dispositions du Traité de Versailles, d'autant que ses exigences recouvraient celles de la future Luftwaffe pour ses bombardiers en matière d'autonomie et de charge transportable. (E-N Archives)

UN AVION MILITAIRE TRÈS CIVIL

En 1931, le *Prof.* Ernst Heinkel parvient à s'attacher les services des frères jumeaux *Dr.-Ing. e.h.* Siegfried et Walter Günter, deux ingénieurs alors âgés de 32 ans qui se sont spécialisés dans l'étude de l'aérodynamique. Bonne pioche, car ils vont mettre au point un monomoteur aux lignes épurées, muni d'une aile basse cantilever elliptique [1], destiné à la compagnie aérienne nationale (la Deutsche Luft Hansa ou DHL) : le He 70 – dont le surnom (Blitz, éclair) situe le degré d'excellence auquel ils sont parvenus.

Un Heinkel He 70 G-1 de la compagnie nationale Deutsche Luft Hansa en 1935. Les lignes élancées et modernes, mais aussi la forme de l'aile, préfigurent la silhouette du Heinkel He 111. (Collection H. Obert)



Le prototype He 111a (V1) attend l'application de ses marques d'identification à sa sortie de l'usine de Rostock-Marienehe. L'allure résolument moderne de sa silhouette ne fait aucun doute. (Collection H. Obert)

L'arrivée d'Adolf Hilter au pouvoir, le 30 janvier 1933, modifie la donne d'une manière considérable. Le nouveau *Reichskommissar für die Luftfahrt*, un certain *Hauptmann* Hermann Göring [2], demande aux constructeurs aéronautiques, qui sont passés sous sa coupe, d'étudier des programmes d'avions de combat de manière déguisée. En effet, il convient de maintenir un double jeu avec les nations signataires du Traité de Versailles tant que Hitler n'a pas officiellement annoncé la remilitarisation de l'Allemagne. En ce qui concerne le développement d'une flotte de bombardiers, la meilleure couverture consiste à impliquer la DHL, dont les exigences en matière de charge utile et d'autonomie ne sont guère éloignées de celles de la future Luftwaffe. Vers la fin de l'année 1933, les responsables du *Reichsluftfahrtministerium* (RLM, ou ministère de l'Air du *Reich*) et de la DHL se réunissent autour d'un programme pouvant convenir aux deux parties. La compagnie aérienne recherche un avion de ligne de prestige pouvant accueillir dix passagers dans un confort luxueux, tandis que les militaires demandent un bombardier moderne capable de voler à 336 km/h sur une distance de 1 000 km avec 1 000 kg de bombes et un équipage de quatre hommes.

Le cahier des charges est transmis à Heinkel et à Junkers au début de l'année 1934, accompagné de la promesse d'une première commande de cinq exemplaires, répartis comme suit : les 1er, 3e et 5e seront destinés aux militaires, et les 2e et 4e aux civils.

Les frères Günter comprennent rapidement que pour répondre aux exigences du RLM, ils doivent s'atteler à la mise en œuvre d'un bimoteur ; pour gagner du temps, ils décident de proportionner la voilure et l'empennage arrière du He 70 à un fuselage allongé de 5,70 m. Le choix de la motorisation s'arrête sur le BMW VI 6.0 Z de douze cylindres en V, développant 660 ch, et, comme le He 70, il reçoit un train d'atterrissage principal rétractable avec une béquille arrière fixe. Il en résulte un avion de construction entièrement métallique à revêtement travaillant, à aile basse en porte-à-faux et aux lignes aérodynamiques résolument modernes d'apparence.

[1] Reginald Mitchell sera accusé par les Allemands, à tort, d'avoir plagié la voilure du He 70 pour son Spitfire ; elle inspirera aussi le créateur du Aichi D3A « Val ».

[2] Nommé à ce poste le 2 février 1933, il est chargé du développement secret de la Luftwaffe dès le 27 avril.

◀ Le He 111b (D-ALIX) photographié lors d'une visite à Turku (Finlande) le 7 septembre 1935. L'appareil s'écrasera à l'atterrissage à Banjul (Gambie), le 12 mars 1937, lors d'une liaison avec Johannesburg ; preuve de la « deutsche Qualität », le fret sera récupéré et acheminé à ses destinataires, certes avec quelque retard, mais qui aurait pu en blâmer la DHL ? (E-N Archives)

▶ Le He 111 C-03 se prépare à atterrir à Berlin-Tempelhof. Il survole le V2 (D-ALIX), ainsi que le D-AMES et d'autres appareils de la Deutsche Luft Hansa. Le D-AXAV sera détruit lors d'un accident à Cologne en 1937. (E-N Archives)

◣ Chargement de sacs de courrier dans un He 111 C. (E-N Archives)

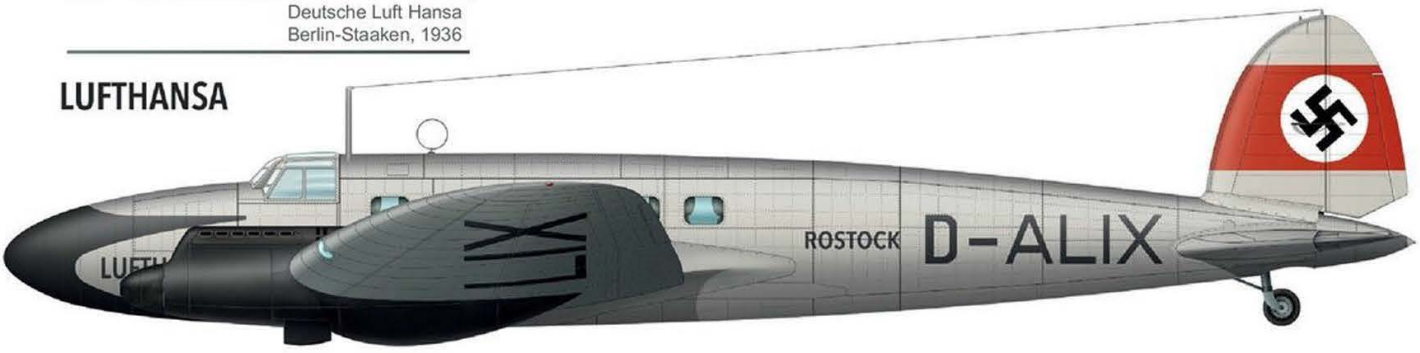
Assemblé à l'usine de Rostock-Marienehe, sur les bords de la Baltique, le premier prototype, le He 111a [3] (D-ADAP), vole le 17 novembre 1934. Non seulement il répond aux exigences du cahier des charges, mais il les dépasse dans les grandes largeurs : au poids en charge de 7 590 kg, il affiche 348 km/h en palier, une altitude de 6 600 m et une distance franchissable supérieure de 500 km. Pour couronner le tout, son comportement est excellent, se révélant docile et agréable à piloter dans tous les domaines de vol. Ce qui n'est pas tout à fait le cas de son concurrent direct, le Junkers Ju 86, bien que celui-ci ait pris l'air quatre mois plus tôt.

Ravi de ce succès, Göring bouscule l'ordre du programme et demande la livraison prioritaire du deuxième prototype militaire, le He 111c (D-ALES, futur V2), qui vole le 12 mai 1935. Celui-ci est suivi par le premier prototype civil, le He 111b (D-ALIX, futur V3), qui diffère des deux premiers par la suppression des vitres de la pointe avant, l'aménagement intérieur (la soute à bombes devenant un « compartiment fumeur ») et la pose d'une roulette de queue. Baptisé Rostock, le D-ALIX est exhibé aux représentants de la DHL, qui sont très impressionnés par les performances de l'appareil, mais beaucoup moins par l'aspect « métro aux heures de pointe » qui attend les dix passagers dans la cabine « de luxe ».

Toutefois, les frères Günter ne parviennent pas à s'entendre sur le profil elliptique idéal pour l'aile du He 111 ; de ce fait, ils testent plusieurs configurations : le V2 voit son envergure ramenée de 25,00 m à 23,00 m et le V3 à 22,60 m. Après concertation, c'est cette dernière voilure, présentant un léger décrochement à hauteur d'un raccordement de type Karman au fuselage, qui sera adoptée pour les versions suivantes, y compris le He 111d (D-AHAO Dresden, futur

Heinkel He 111b (V3 – D-ALIX)

Deutsche Luft Hansa
Berlin-Staaken, 1936



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

V4), également destiné à la compagnie civile, qui vole en décembre 1935.
Le 10 janvier 1936, l'existence du He 111 V4 est officiellement révélée à la presse internationale, qui le présentera à ses lecteurs comme « l'appareil le plus rapide actuellement existant ». Il faut dire que la direction des relations publiques de la firme (on ne parlait pas encore de « dircom ») a quelque peu gonflé les chiffres, mentionnant « une vitesse maximale supérieure à 400 km/h », ce qui aurait pu être vrai si le V4 avait été équipé de Daimler-Benz DB 600, mais ses BMW VI le faisaient plafonner à 336 km/h en charge.
Le V4, toujours dans sa livrée civile, est secrètement transféré au *Kommando Rowehl* (une unité d'espionnage qui donnera naissance à la KG 200 [4]), avec lequel, bourré de carburant et de caméras haut de gamme, il explore de possibles « routes commerciales » au-dessus de la France, de la Grande-Bretagne et même de l'Union soviétique. Le V3 est censé avoir suivi le même chemin, mais il semble plutôt qu'il ait été perdu en Gambie le 12 mars 1937, probablement sur une vraie ligne commerciale de la DHL. Theodor Rowehl recevra ultérieurement le He 111 C-03 (D-AXAV). Leur utilisation sera certainement très courte, ces appareils étant handicapés par une allonge insuffisante malgré l'installation de réservoirs supplémentaires dans la carlingue. Très rapidement, le RLM impose à Heinkel de trouver des sous-traitants, qui opéreront sous licence, afin de diversifier les sources d'approvisionnement et d'augmenter les cadences de sortie, mais aussi de soutenir certaines entreprises en difficulté. Sont ainsi impliqués les Norddeutsche Dornier Werke GmbH à Wismar, ATG (Allgemein Transportanlagen GmbH [5]) à Leipzig et Arado Flugzeugwerke GmbH à Brandenbourg/Havel ; de son côté, EHAG (Ernst Heinkel AG) fait tourner à plein régime ses sites de Rostock-Marienehe et d'Oranienbourg.

[3] Il sera rebaptisé He 111 V1 au milieu de l'année 1935. Il y aura une sorte de micmac avec les deux suivants, le He 111b devenant V3 et le He 111c V2, probablement pour suivre l'ordre chronologique des livraisons.

[4] Cf. *Aéro-Journal* n° 41 (juin 2014).

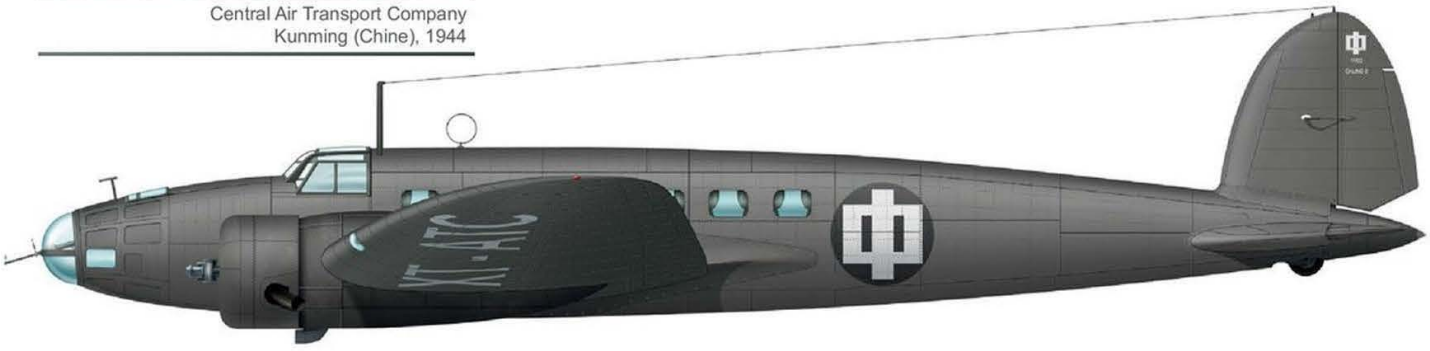
[5] Il s'agit des anciens DFW (Deutsche Flugzeugwerke), connus pour avoir produit la série d'avions de reconnaissance CV pendant la Grande Guerre, rebaptisésen 1919.

2 LES VERSIONS DE A À J

HE 111 A-0

Pour évaluation opérationnelle. Extrapolé du V3, mêmes moteurs, muni d'une pointe avant allongée pour le bombardier (longueur : 17,50 m). Trois MG 15 de 7,92 mm. Maximum de 1 500 kg de bombes installées dans une soute ventrale à deux compartiments. 10 commandés, un seul livré (V13, WNr. 1438). Rejeté par le centre d'essais de Rechlin au printemps 1936. Sept (ou huit) A-0 sont produits pour la Chine et mis en service au sein de la 19e escadrille du 8e groupe de bombardement lourd sous les ordres du gouverneur de la province de Guangdong. Lors d'une attaque de la flotte japonaise au large de Changzhou le 25 août 1937 (?), deux sont abattus par la DCA (n° 1903 et 1905). Le 1er octobre, un He 111 A est abattu par erreur par un Hawk chinois au-dessus de Hankou. Le n° 1902 est transféré à la compagnie civile CTAC (Central Air Transport Company) sous l'immatriculation XT-ATC le 25 février 1943 ; après sa démilitarisation et le remplacement de ses BWM d'origine par des moteurs de DC-2 entraînant une hélice bipale, il s'écrasera au sol à Kunming le 23 décembre 1944.

Heinkel He 111 A (WNr. 1902 – XT-ATC)
Central Air Transport Company
Kunming (Chine), 1944



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

◀ Le He 111 B-1 entre en service avec la KG 154 « Boelcke » à la fin de l'année 1936 ; cette escadre est rebaptisée KG 157 le 1er avril 1937, puis KG 27 le 1er mai 1939. Ici, un appareil de la 6./KG 157 basée à Wunstorf (Basse-Saxe). Les codes tactiques de la Luftwaffe à cette époque étaient quelque peu abscons ; prenons l'exemple de celui-ci : le « 7 » désigne le *Luftkreis* (7e Région aérienne, soit Hambourg) ; le « 1 » indique que la KG 157 a été la première unité de bombardement formée au sein de ce *Luftkreis* ; le « F » est la lettre individuelle de l'avion ; le « 2 » représente le *Gruppe* (II. *Gruppe*) et le « 6 » la *Staffel* (ces deux derniers chiffres étant redondants, puisque la 6. *Staffel* ne pouvait appartenir qu'au II. *Gruppe*). La dénomination de l'unité (KG 157) reprend une partie de ces informations : « 1 » pour première *Geschwader* formée dans le *Luftkreis*, « 5 » pour bombardement et « 7 » pour 7. *Luftkreis*. La seconde escadre de bombardement de cette Région aérienne sera appelée KG 257 (elle deviendra la KG 26). (E-N Archives)

HE 111 B

Le V5 (WNr. 1432, D-APYS, puis D-AJAK) sert de prototype à la nouvelle version équipée de deux Daimler-Benz DB 600 de 12 cylindres en V inversé (avec carburateur). Le poids en charge passe à 8 600 kg, mais il atteint une vitesse maximale de 360 km/h.

B-0 : 10 exemplaires commandés, seulement 6 construits.

B-1 : moteurs DB 600 Aa de 1 000 ch, bientôt remplacés par des DB 600 C de 880 ch au décollage en raison de problèmes d'approvisionnement. Armement défensif inchangé ; armement offensif : 1 000 kg pour une distance franchissable de 1 500 km ou de 1 500 kg pour 900 km. L'équipement consiste en un viseur Gv 219d, censé être très efficace à une altitude de 1 000 m, et une radio FuG III. 300 exemplaires produits conjointement à Rostock et Oranienbourg.

B-2 : moteurs DB 600 CG à compresseur de 950 ch au décollage. Radiateurs supplémentaires implantés près du bord d'attaque, à l'extérieur des moteurs. Vitesse maximale de 370 km/h au poids de 9 400 kg 413 exemplaires assemblés par Heinkel à Marienehe (130) et Dornier à Wismar (283).

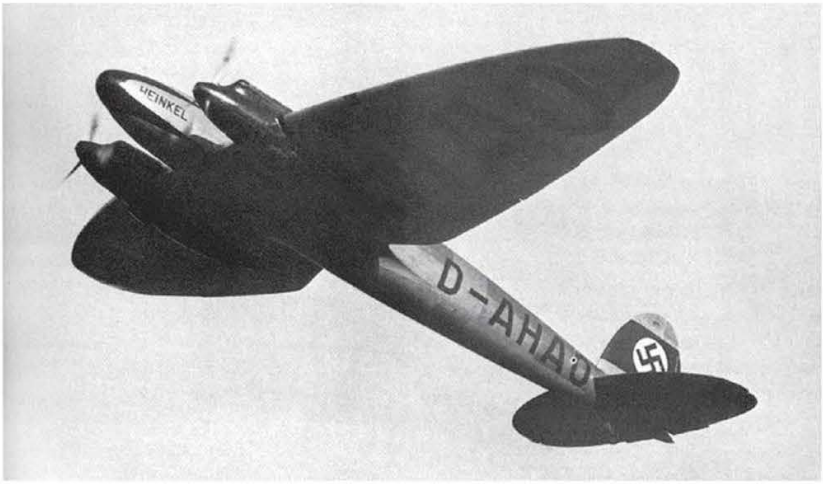
Les premiers B-1 sont mis en service au sein du I./KG 157 « Boelcke » à la fin de l'année 1936. Le 1er avril 1937, cette escadre est rebaptisée KG 154. Fin 1937, le *Stab* et ses deux *Gruppen* ont été entièrement transformés sur He 111 B, chaque *Gruppe* alignant une dotation théorique de trois *Staffeln* à 12 appareils.

En février 1937, les quatre premiers exemplaires seront expédiés en Espagne pour être confiés à une escadrille de bombardement expérimentale de la *Legion Condor* – nous en reparlons dans le chapitre suivant.

HE 111 C

6 exemplaires construits à Marienehe à l'été 1936 pour la DHL : C-01 (D-AMES, Nürnberg), C-02 (D-AQYF, Leipzig), C-03 (D-AXAV, Köln), C-04 (D-ABYE, Königsberg), C-05 (D-AQUA, Breslau) et C-06 (D-ATYL, Karlsruhe). Ils s'avèrent trop coûteux à exploiter et peu appréciés des clients à cause de leur aspect boîtes de sardines.

▼ Le He 111d (V4) met en lumière le plan elliptique de la voilure des premiers modèles, avec le décrochage au niveau de l'emplanture ; une innovation améliorant sensiblement l'aérodynamisme, mais très pénalisante du point de vue industriel. (E-N Archives)



HE 111 D

Prototype : le V9 (D-AQOX) vole à l'été 1937 avec deux DB 600 Ga offrant 1 050 ch chacun, ce qui lui permet d'atteindre 410 km/h en pleine charge. Aucun exemplaire n'en sera produit ; les trente cellules, transformées à partir de cellules de He 111 P, seront remises au standard de cette version par la suite.

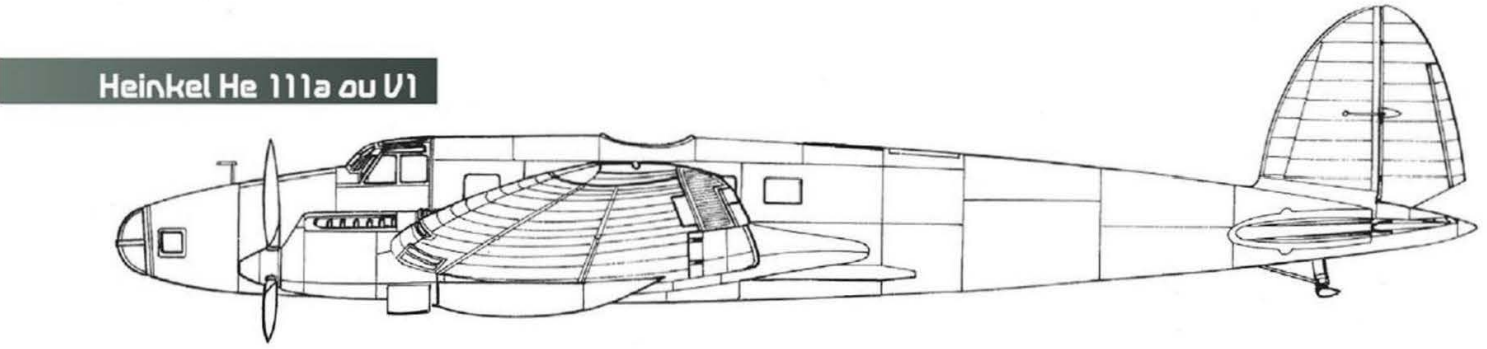
Victime de son succès, le moteur DB 600 est plébiscité par la quasi-totalité des avionneurs allemands. Or, Daimler-Benz, qui possède une capacité de production très limitée, n'est pas en mesure de répondre à la demande. En avril 1937, le ministère décide de donner la priorité aux Bf 109 et Bf 110, et d'abandonner purement et simplement la version « Dora » du He 111.

Toutefois, les frères Günter ont anticipé la réaction des autorités et ont déjà testé le Junkers Jumo 210 Ga, un autre 12 cylindres en V inversé, dans le V6 (D-AXOH). Mais celui-ci ne développe que 750 ch au décollage et doit être rapidement remplacé par le Jumo 211 A-1 de 1 075 ch au décollage dans un nouveau prototype, le V10 (D-ALEQ). Ironie du sort, à l'usage, le Jumo s'avère plus fiable que le DB 600 !

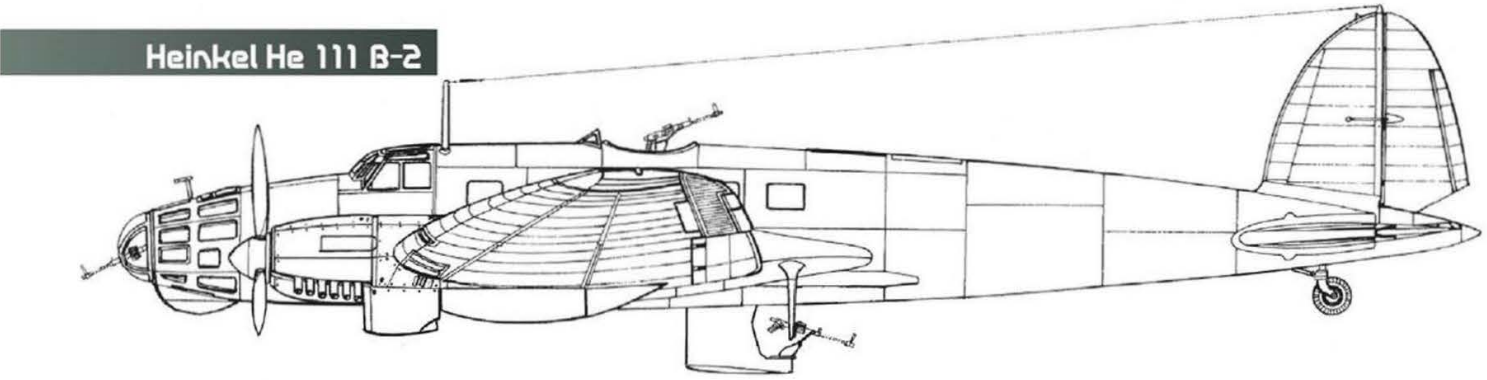
Le Jumo va tirer Heinkel du marasme.

▲ Un He 111 C (CH+NR) réquisitionné par la Luftwaffe et utilisé pour les liaisons d'état-major. (E-N Archives)

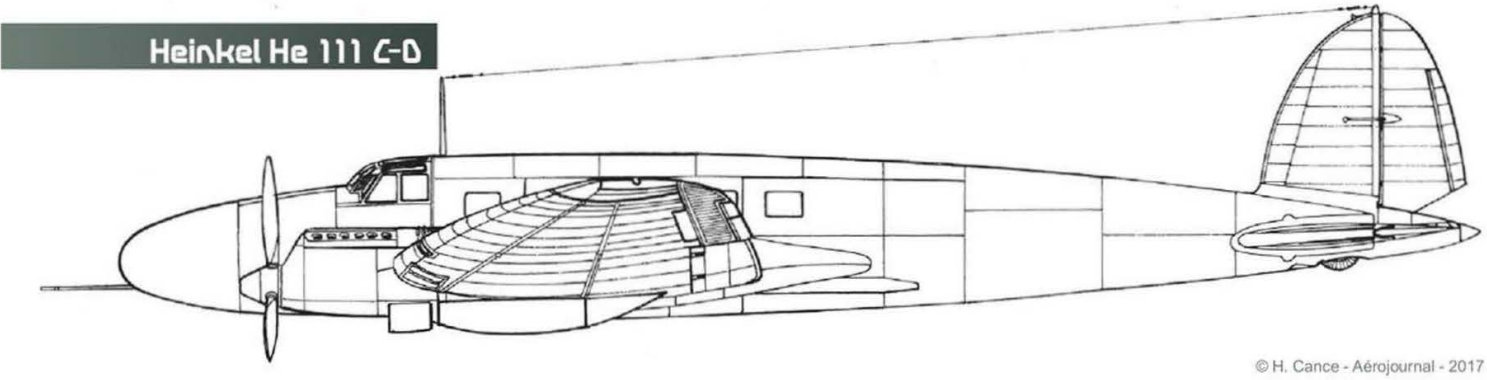
Heinkel He 111a ou V1



Heinkel He 111 B-2



Heinkel He 111 C-D



© H. Cance - Aérojournal - 2017

▲ Hall de montage de He 111 E dans l'usine de Wismar. On distingue parfaitement le schéma de camouflage trois tons en zigzags. Les Norddeutsche Dornier Werke GmbH y produiront 80 exemplaires. (E-N Archives)

HE 111 E

E-1 : nouveau système de refroidissement, mais, surtout, nouvelle voilure. Premiers exemplaires livrés par Oranienbourg en janvier 1938. Poids total en charge : 10 600 kg (dont 2 000 kg de bombes), vitesse maximale de 430 km/h, une vitesse de croisière de 320 km/h et un plafond pratique de 7 000 m. Première variante équipée du viseur Lotfe 7.

Encouragé par les succès des B-1 de la *Legion Condor*, le RLM décide de rééquiper les quatre *Staffeln* de la K/88 en envoyant 45 He 111 E-1 en Espagne ; nous verrons ce qu'ils sont devenus plus tard. Les survivants seront offerts au gouvernement espagnol pour équiper sa nouvelle Ejército del Aire ; certains seront encore présents en première ligne près de vingt ans plus tard !

E-2 : variante abandonnée.

E-3 : ne diffère que par des aménagements intérieurs ; ce sera la variante la plus produite.

E-4 : équipé d'un râtelier ventral pouvant recevoir une ou deux bombes de 250 ou 500 kg. Ce râtelier étant fixé par-dessus les trappes à bombes, il n'est donc pas possible d'utiliser la soute, mais il peut être facilement démonté pour revenir à la configuration d'origine.

E-5 : un réservoir de 835 litres d'essence et un autre de 115 litres d'huile dans la soute à bombes. Poids en charge, environ 11 tonnes ; vitesse maximale en pleine charge, 400 km/h ; distance franchissable, 1 800 km.

Le He 111 E est fabriqué à hauteur de 210 exemplaires : 80 par Dornier, 50 par Arado, 40 par ATG et 40 par Junkers.

▼ Les He 111 E offerts à la nouvelle Ejército del Aire par la *Legion Condor* à son départ d'Espagne seront utilisés dans les unités opérationnelles jusqu'à ce qu'ils tombent en lambeaux ; témoin, ce B.2H (dénomination officielle du He 111 E-3 au sein de l'EdA) du 15 *Grupo de bombardero* basé à Agoncillo en 1954. (via F. Andreu)

HE 111 F

L'aile elliptique, aussi séduisante soit-elle sur les plans esthétique et aérodynamique, constitue un cauchemar dès lors que l'on passe du stade artisanal au stade industriel. Il est décidé de simplifier la voilure en incorporant un bord d'attaque rectiligne sur un He 111 B-0, qui est testé en vol sous la dénomination de V7 (D-AUKY). L'envergure est ramenée de 22,61 m à 22,50 m, mais la surface alaire reste inchangée à 86,50 m².

Le prototype V11 (D-ARCG) vole en juillet 1937 avec deux Jumo 213 A-3 de 1 100 ch au décollage.

F-1 : variante copiée sur le E-5, réservée à l'export. Un avion de démonstration est envoyé à Ankara, ce qui débouche rapidement sur un contrat portant sur 24 exemplaires, en mars 1938. Toutefois, contrairement à ce qui a souvent été écrit, ce ne sont pas des « Friedrich » que recevra la Turquie, mais des « Julius » – voir plus bas.

Heinkel He 111 E-3 (n° 80)

Avion de transport de VIP
Fortele Aerienne ale Republicii Populare Române
Bucarest (Roumanie), 1949

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

F-2 : équipement radio amélioré ; 20 exemplaires réservés aux tâches subalternes.
F-3 : variante de reconnaissance ; abandonnée.
F-4 : similaire au E-4 ; produit à quelques exemplaires réservés aux liaisons des états-majors.

Ce sont en tout 45 He 111 F qui sortent des usines de Rostock.

HE 111 G

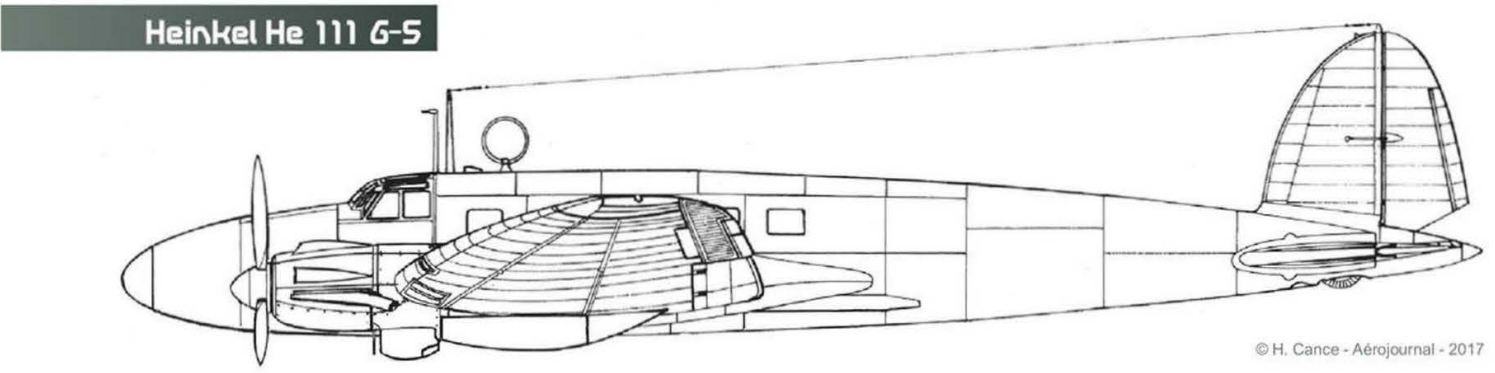
Version civile avec l'aile révisée.

G-01 : V12 (D-AEQA) à moteurs BMW VI 6.0 ZU.
G-02 : V13 (D-AYKI), même motorisation.
G-3 : V14 (D-ACBS) à moteurs BWM 132 Dc de 9 cylindres en étoile, développant chacun 880 ch. V15 (D-ADCF) à moteurs BMW 132 H-1 de 870 ch. Ils sont baptisés AUGSBURG et DRESDEN par la DHL, où ils seront connus sous l'appellation de He 111 L afin de les différencier des G-01 et G-02 à moteurs en V.
G-4 : V16 (D-ASAR) à moteurs DB 600 G bridés à 900 ch ; adopté par le *Generalfeldmarschall* Erhard Milch, qui en fait son avion personnel.
G-5 : quatre exemplaires à moteurs DB 600 Ga de 950 ch livrés à la Turquie.

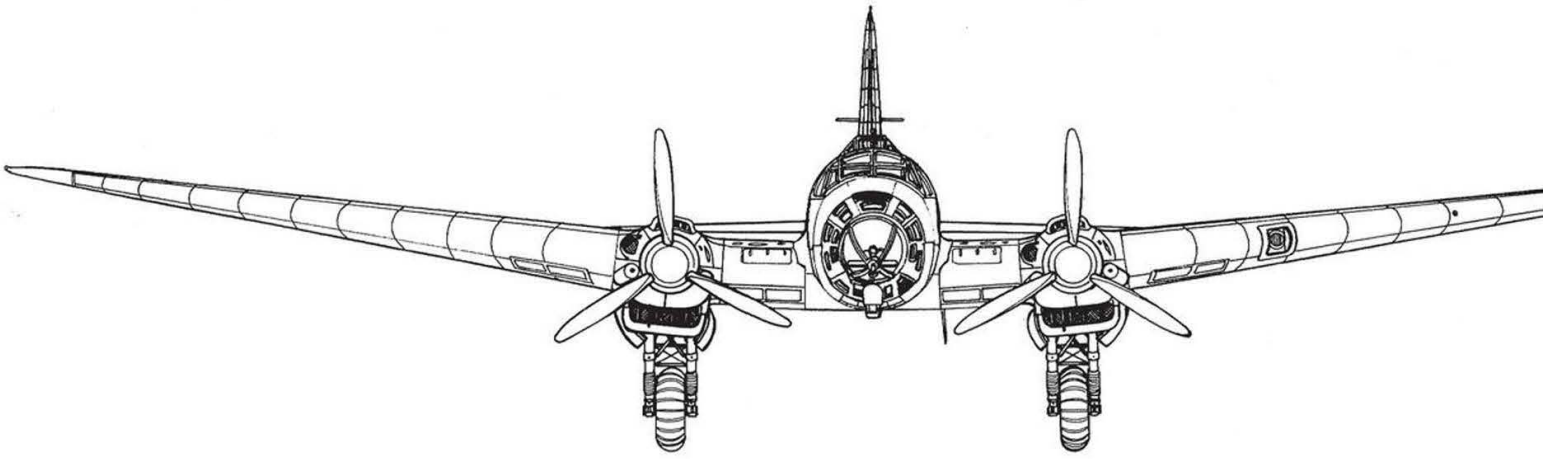
◥ L'un des deux He 111 G-3 (CE+NX) est affecté à la BFS 4 (*Blindflugschule* – école de PSV) à Vienne-Aspern après réquisition. (Collection de l'auteur)

▶ Le He 111 G-4 (V16) deviendra l'avion personnel du *Generalfeldmarschall* Erhard Milch. (E-N Archives)

Heinkel He 111 G-5



© H. Cance - Aérojournal - 2017

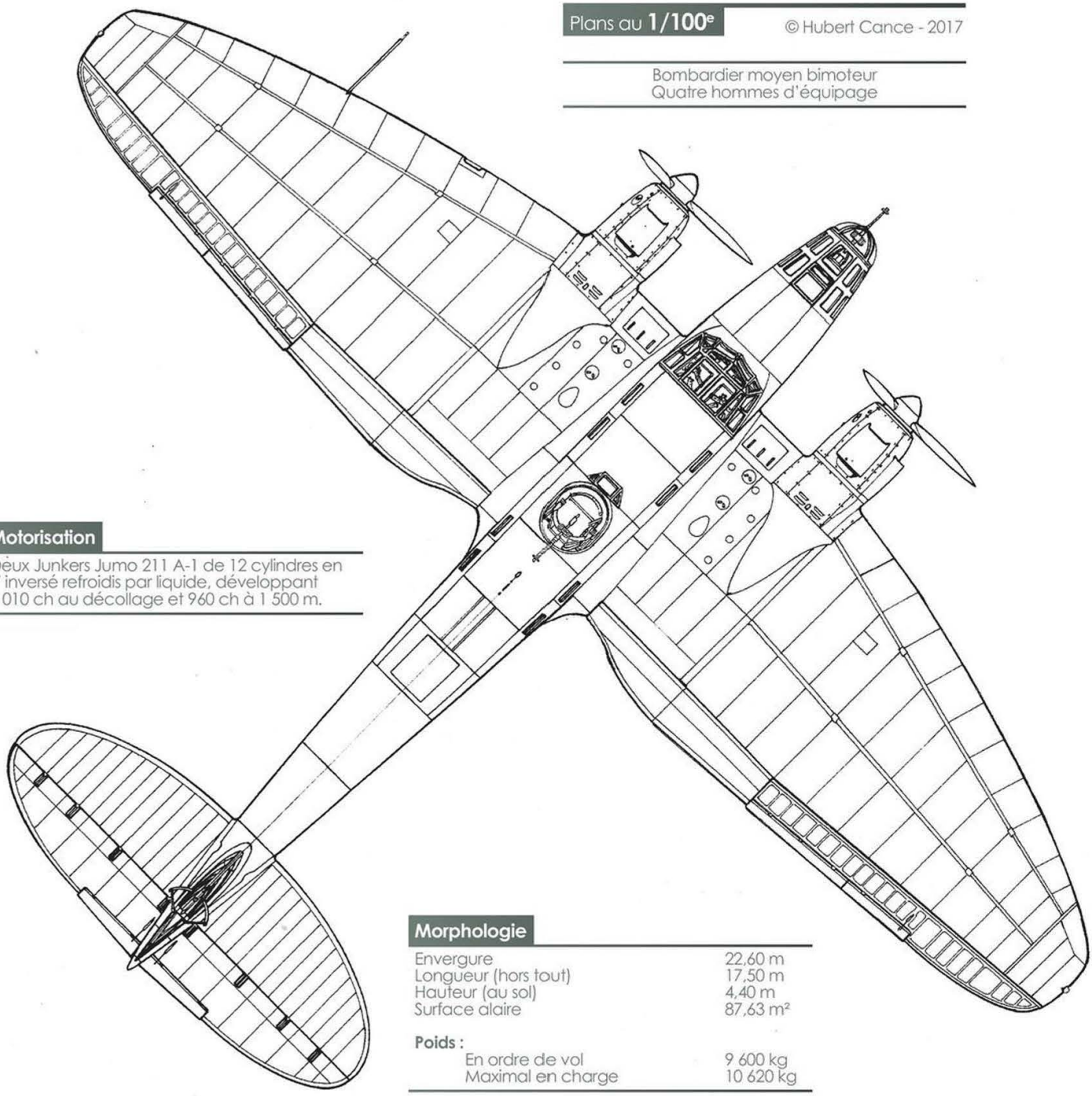


Heinkel He 111 E-3

Plans au **1/100e**

© Hubert Cance - 2017

Bombardier moyen bimoteur
Quatre hommes d'équipage



Motorisation

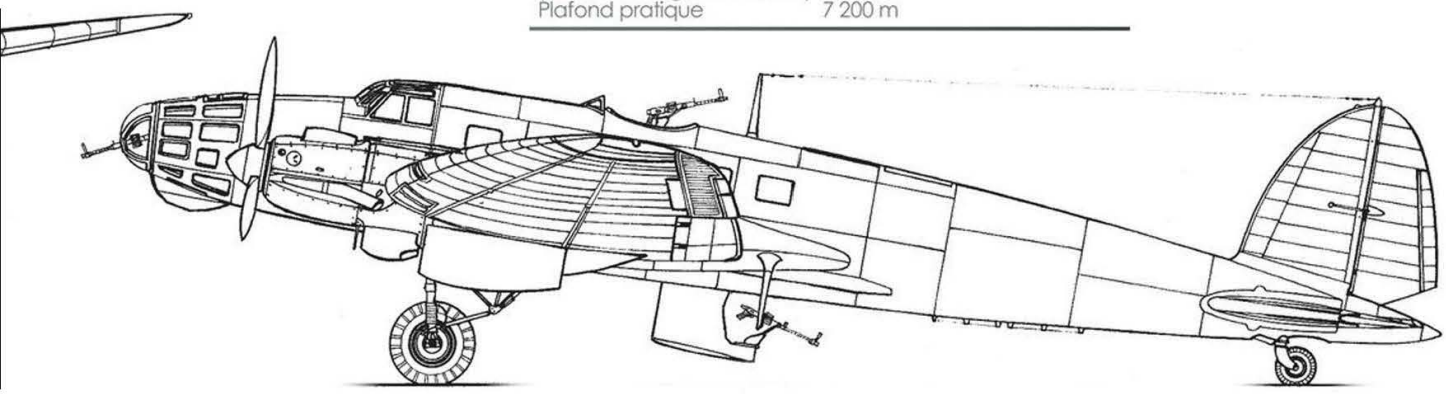
Deux Junkers Jumo 211 A-1 de 12 cylindres en V inversé refroidis par liquide, développant 1 010 ch au décollage et 960 ch à 1 500 m.

Morphologie

Envergure	22,60 m
Longueur (hors tout)	17,50 m
Hauteur (au sol)	4,40 m
Surface alaire	87,63 m²
Poids :	
En ordre de vol	9 600 kg
Maximal en charge	10 620 kg

Performances

Vitesse maximale	420 km/h à 4 000 m 350 km/h au niveau de la mer
Distance franchissable (avec 1 000 kg de bombes)	1 500 km
Plafond pratique	7 200 m

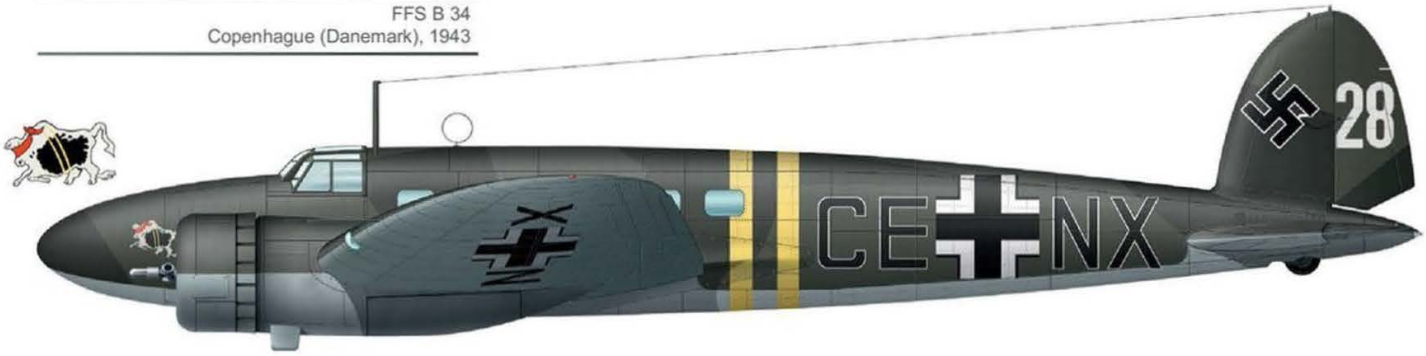


Armement

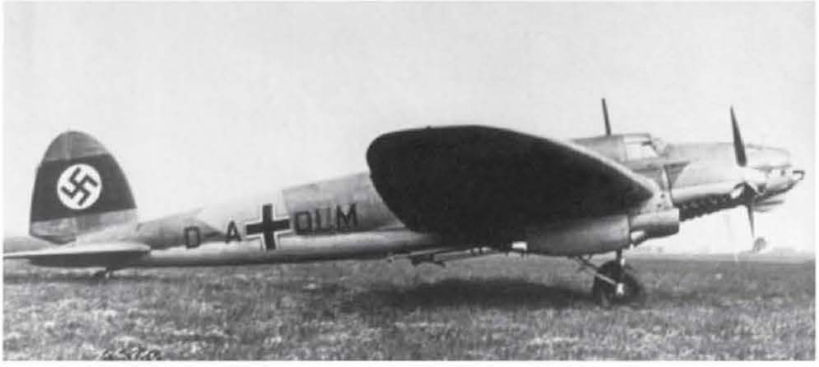
Offensif : 2 000 kg de charges (généralement quatre bombes SC 250 de 250 kg suspendues verticalement)

Défensif : Trois mitrailleuses MG 15 de 7,92 mm réparties entre la pointe avant, le poste de tir dorsal et la gondole ventrale rétractable, chacune alimentée par des chargeurs de 75 balles (six en réserve).

Heinkel He 111 G-3 (ex-V15, ex-D-ADCF)
FFS B 34
Copenhague (Danemark), 1943



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



▲ Le prototype (V18) du He 111 J (D-ADUM). On distingue les points d'ancrage des torpilles sous le ventre de l'appareil. (MAP)

▼ Alignement des He 111 J du 1er Régiment aérien à Eskişehir (Turquie). Leurs décorations sont tout sauf « sexy ». (Türk Hava Kuvvetleri)

HE 111 J

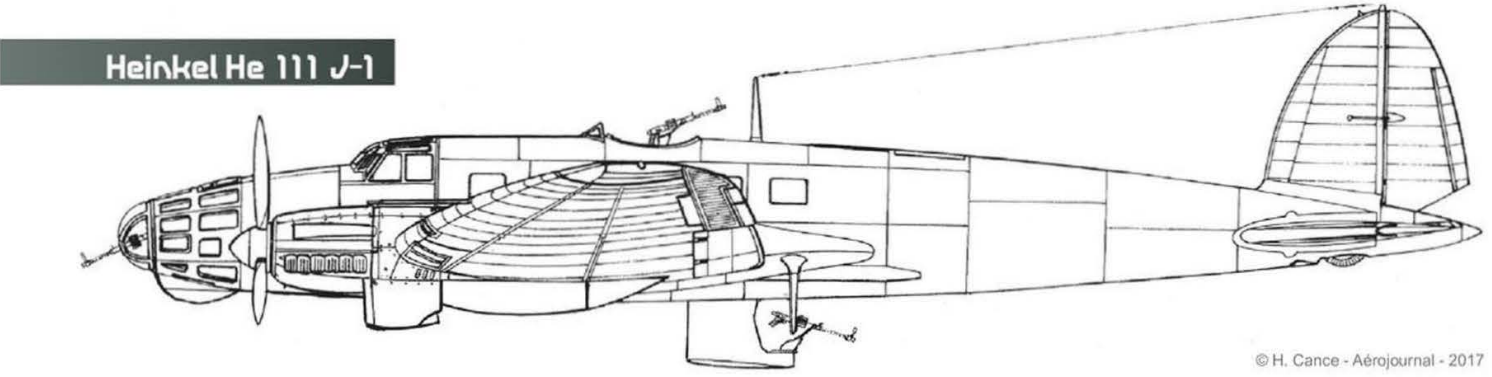
Version de torpillage dérivée du F-4, équipée de DB 600 C, destinée à la Kriegsmarine. Peut recevoir deux torpilles LT F5b accrochées sur un berceau ventral. Deux exemplaires sont assemblés : les V-17 (D-ACBH) et V18 (D-ADUM), motorisés par deux DB 600 CG. Les essais menés, tant à Rechlin que dans la Baltique, prouvent que le He 111 constitue une excellente plate-forme de lutte aéromaritime.

J-1 : 120 exemplaires commandés par la Marine, qui les refuse en raison de leur prix jugé prohibitif. Rééquipés en DB 600 Ga de 1 050 ch et retrouvant l'usage de leur soute à bombes, ils vont, pour quelques-uns d'entre eux, se retrouver au sein du *Küstenfliegergruppe* 806, créé à Dievenow (aujourd'hui Dziwnów, en Pologne), le 22 octobre 1939 ; ils seront employés à la surveillance côtière et au mouillage de mines en mer Baltique. D'autres serviront à tester de nouvelles armes air-mer, comme les bombes guidées, et le reste permettra de créer des unités météorologiques (*Wekusta*).

Pour courtiser la Turquie, qui affiche ostensiblement sa neutralité à géométrie variable, le RLM propose 24 exemplaires du He 111 J à moteurs DB 600 G, assemblés par HWO. Ils seront mis en service au sein du 1er Régiment aérien à Eskişehir. Pour pallier l'absence de service après-vente de l'Allemagne après septembre 1939, les Turcs obtiendront l'aide des Britanniques pour la livraison de pièces détachées prélevées sur les avions tombés sur leur territoire ! Les derniers exemplaires en état de vol seront mis au rencart en 1946.

L'Espagne reçoit gracieusement trois He 111 J-1 entre 1943 et 1944, qui sont utilisés pour des relevés météorologiques ; l'équipage est espagnol, mais les techniciens météo sont allemands, et ceux-ci sont chargés de communiquer les informations à la Luftwaffe. Ces appareils seront encore utilisés au début des années cinquante (mais sans les techniciens allemands). ■

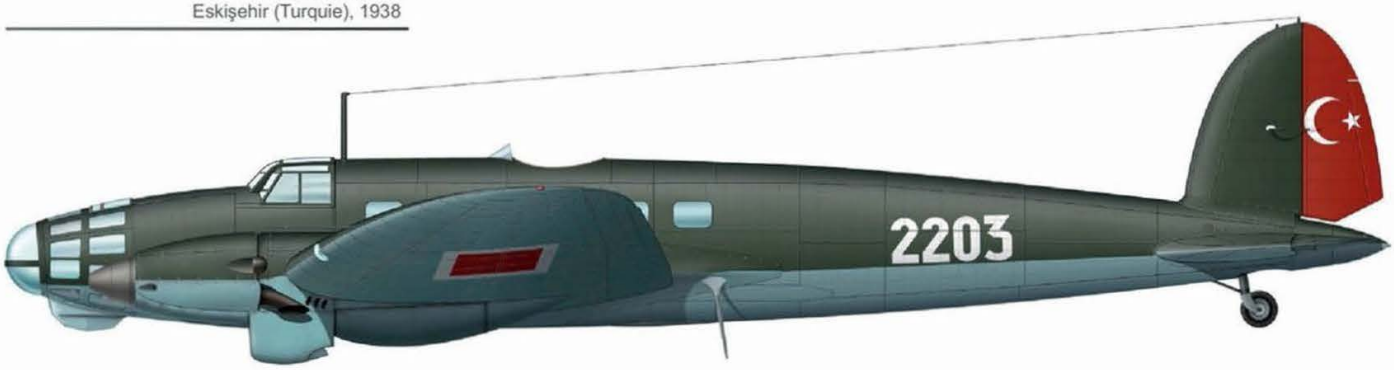
Heinkel He 111 J-1



© H. Cance - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 J-1 (WNr. 5013)

1. *Hava Alayı'nın*
Eskişehir (Turquie), 1938



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 J-1

Escuadrilla de Sondeos Meteorológicos
Dirección General de Protección al Vuelo
Madrid-Barajas (Espagne), 1942

▲ Deux He 111 J de la 5./KG 253 en vol. Le II./KG 253, basé à Erfurt, est transformé sur ce type d'appareil dans le courant de l'année 1937 ; il deviendra II./KG 4 le 1er mai 1939. (E-N Archives)

1936
1939

Le He 111 B-1 25●26 de la 1.K/88 sera abattu par la DCA républicaine au-dessus du port de Carthagène le 17 avril 1938. (E-N Archives)

PEDRO FAIT L'ESPAGNE 2

LE HE 111 AU BANC D'ESSAI

« La presse internationale fut unanime à condamner les Boches et leur amour pour la destruction. En fait, nous n'étions pas coupables, mais nous dûmes subir le blâme pour ce que les Italiens avaient fait. »
Generaloberst Erwin Jänecke à propos de Guernica.

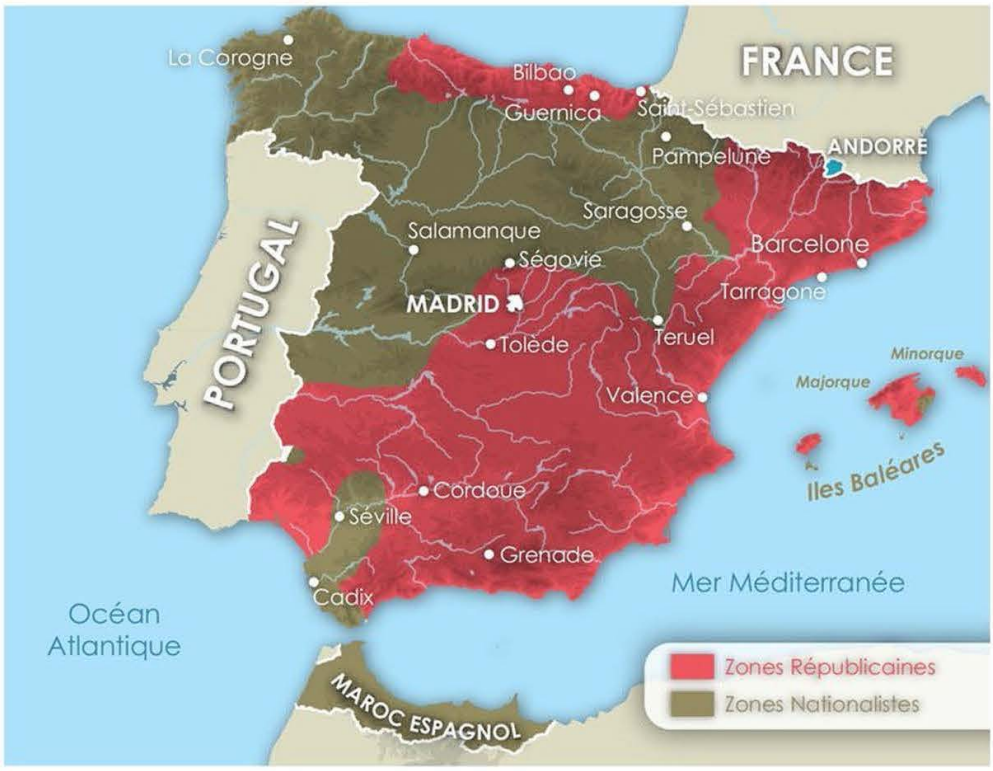
Dans le courant des années trente, la situation en Espagne devient explosive entre une droite ultra-nationaliste et une extrême gauche radicale qui ne font pas qu'échanger des mots aux Cortes ; le 17 juillet 1936 éclate une insurrection fomentée par l'Armée, dont l'un des meneurs est le général Francisco Franco Bahamonde, dit Franco, alors gouverneur militaire des îles Canaries. À la fin du mois, l'Espagne est coupée en trois : deux zones favorables aux Républicains (sur la côte Nord de l'Atlantique, entre Oviedo et Bilbao, et dans le centre-est du pays, incluant Madrid et la Catalogne, et un vaste territoire bordé par la Méditerranée) et une aux Nationalistes (le centre-ouest du pays, de La Corogne à Saragosse et de Pampelune à Cáceres). Or, les réserves favorables à ces derniers se trouvent au Maroc espagnol, mais il leur faut franchir la Méditerranée pour intervenir dans la guerre civile qui ne tarde pas à éclater. Le 22 juillet 1936, Franco fait appel au gouvernement allemand. Celui-ci ne perd pas de temps pour mettre à sa disposition 30 Ju 52/3m, qui transporteront plus de 20 000 hommes de troupe entre fin juillet et septembre. Quelques années plus tard, Hitler dira : « Franco aurait dû ériger un monument à la gloire du Ju 52. »

[1] Cette nomination n'est certainement pas le fruit du hasard, car celui-ci était précédemment chef de la branche développement et essais du *Technisches Amt*.

LA *LEGION CONDOR*
UN LABORATOIRE GRANDEUR NATURE

Jusqu'à la fin du mois d'octobre 1936, les aviateurs allemands sont officiellement des civils volontaires, au même titre que ceux qui forment, dans l'autre camp, les Brigades internationales. Toutefois, les choses changent quand, le 7 novembre, est créée la *Legion Condor*, confiée au *Generalmajor* Hugo Sperrle. En janvier 1937, l'*Oberstleutnant Dr-Ing.* Wolfram Freiherr von Richthofen (cousin du « Baron Rouge ») en devient le chef d'état-major [1]. En effet, au travers de cette « légion étrangère », l'état-major de la Luftwaffe voit une opportunité exceptionnelle non seulement de tester en grandeur nature son matériel, mais aussi de roder ses tactiques de combat. La

Guerre d'Espagne devient ainsi le laboratoire de l'aviation allemande. Une rotation régulière des équipages permettra de former un grand nombre d'aviateurs, qui, une fois rentrés au pays, pourront faire profiter les autres de leur expérience. Pour beaucoup, ce passage en Espagne constituera un formidable accélérateur de carrière.



LA BATAILLE DE BILBAO
PEDRO ENTRE EN LICE

En novembre 1936, l'*Oberleutnant* Rudolf Freiherr von Moreau prend en charge la création d'une escadrille de bombardement expérimentale, baptisée VB/88 (*Versuchskommando-Bomber*), sur le terrain de Séville-Tablada. Cette unité, qui compte 75 hommes (dont 15 personnels civils détachés par les constructeurs et les motoristes), est chargée de tester en conditions opérationnelles les bombardiers les plus modernes de la Luftwaffe et de déterminer leurs meilleures conditions d'emploi : Ju 86 D-1, Do 17 E-1 et He 111 B-1. Quatre de ces derniers arrivent en caisses par bateau et sont remontés dans les anciennes installations de Zeppelin à Tablada à la mi-février 1937. Surnommés PEDROS, ils reçoivent le code tactique « 25 » ; leurs pilotes respectifs sont [2] :

- 25•1 (PEDRO 2) : *Unteroffizier* Rudolf Henne [3]
- 25•2 (PEDRO 3) : *Unteroffizier* Werner Zober [4]
- 25•3 (PEDRO 1) : *Oberleutnant* Rudolf Freiherr von Moreau [5]
- 25•4 (PEDRO 4) : *Leutnant* Heinrich Meyer [6]

L'arrivée de cette « artillerie volante » ultramoderne va conférer un net avantage aux forces franquistes. Il reste maintenant à mettre au point les tactiques de combat les mieux adaptées et voir comment ces appareils vont résister au feu ennemi.

GUERNICA
LES DÉBUTS DE LA « TERREUR AÉRIENNE »

Le 26 avril 1937 a lieu l'attaque sur Guernica par 27 bombardiers allemands et 3 italiens ; 4 He 111 y prennent part en exécutant plusieurs sorties entre 17h30 et le crépuscule. Si c'est le pont d'Errenteria, sur le fleuve Oka, à une dizaine de kilomètres à l'extérieur de la ville, qui est visé, car seul point de passage pour le ravitaillement des troupes républicaines, la bourgade de 7 000 habitants n'en abrite pas moins aussi des cibles militaires (la gare et la fabrique d'armes Astra Unceta y Cia) ; en outre, elle porte une haute charge symbolique au travers de l'Arbre de Guernica, où les rois de Castille venaient prêter serment de respecter les privilèges des Basques. C'est donc une localité d'une certaine importance stratégique. Les bombes (dont les 9 incendiaires de 250 kg des He 111) épargnent le pont et tombent à peu près n'importe où ailleurs, entraînant la destruction de près des trois quarts des habitations, mais aussi la mort de 1 654 civils [7] (c'était soir de marché). Les pilotes allemands expliqueront que la fumée provoquée par les incendiaires (larguées par les He 111 – les premiers sur l'objectif) a gêné leur visée et que les autres bombes sont tombées au hasard. Herbert R. Southworth, correspondant de guerre pour le *Washington Post*, fera toutefois remarquer que « les bombes incendiaires n'ont pas été chargées par hasard » et que celles-ci n'ont jamais été conçues pour détruire des ponts.

[2] *Condor – The Luftwaffe in Spain 1936-1939* – P. Laureau – Stackpole Books, Mechanicsburg, 2010.

[3] Récompensé de la *Ritterkreuz* (12.04.42), il finira la guerre au grade de *Major* avec un total de 450 missions, dont 200 en Espagne.

[4] On le retrouve au I./JG 1 sur He 162 en mai 1945 (cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 27 – juillet 2017).

[5] Promu *Hauptmann* à son retour d'Espagne, il se tuera lors d'un vol d'essai à bord d'un Ju 88 (04.04.39).

[6] † 24.09.37 lors d'un atterrissage forcé à Pontejos.

[7] Recensement officiel qui n'a jamais été révisé par le gouvernement basque.

Heinkel He 111 B-1 (25•3)

Oberleutnant Rudolf Freiherr von Moreau
Kapitän VB/88
Séville (Espagne), février 1937

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 B-1 (25•4)
Leutnant Oskar Schmidt
1.K/88
Burgos (Espagne), été 1937

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Le *Generaloberst* Erwin Jänecke, *Offizier der Pioniere*, résumera le point de vue officiel [8] :
« ... il y eut le bombardement et la destruction du sanctuaire national basque de Guernica, une affaire qui prit des proportions outrancières de crime haineux dans la presse internationale. La ville de Guernica est située à l'extrémité d'une ria ; et là se trouve un pont, d'une grande importance stratégique, parce qu'il reliait les positions des Rouges au sud et leur *hinterland* au nord. La destruction de ce pont constituait la cible primaire des missions du jour. La *Legion Condor* envoya ses avions individuellement, et dès que les bombes commencèrent à tomber, la population évacua la ville et s'enfuit vers les collines. Mais la malchance frappa : la ville de Guernica est située dans une région forestière très dense, et ses maisons, bien plus qu'ailleurs en Espagne, étaient majoritairement construites en bois. Allemands comme Italiens avaient reçu l'ordre de bombarder le pont, mais les Italiens avaient des méthodes très différentes des nôtres. Au lieu d'envoyer leurs avions de manière isolée, ils volaient en formation, et au signal du chef de dispositif, ils larguaient leurs bombes tous en même temps. De ce fait, de nombreuses bombes tombèrent loin de l'objectif, au beau milieu de la ville désertée. Comme il ne restait plus personne pour combattre les départs d'incendie, une grande partie de la ville devint la proie des flammes. La presse internationale fut unanime à condamner les Boches et leur amour pour la destruction. En fait, nous n'étions pas coupables, mais nous dûmes subir le blâme pour ce que les Italiens avaient fait. »

[8] *Numbered USAF Historical Studies #150: The German Air Force In the Spanish Civil War* – K. Drum – Air Force Historical Research Agency, 1957.

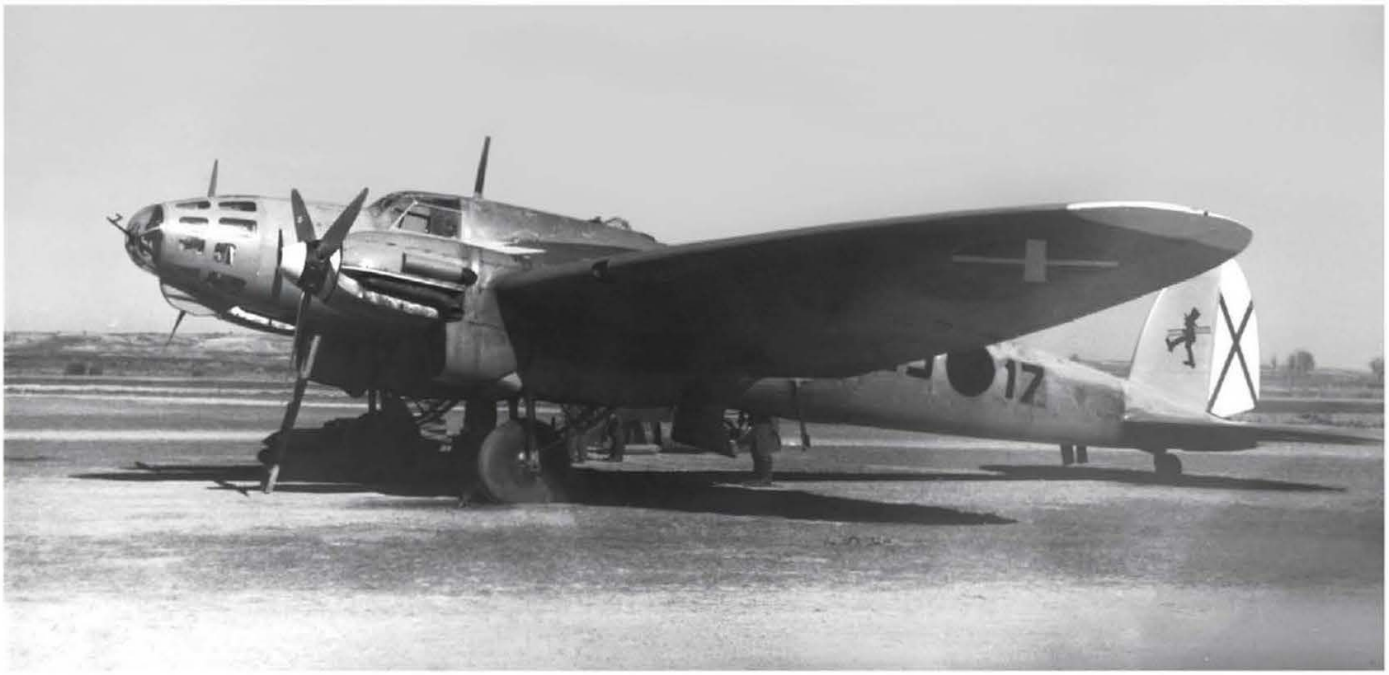
[9] Ce qui est plausible au vu de son attitude en Pologne, où il demandera l'autorisation de « raser Varsovie ».

▼ Dans Guernica en ruines. (DR)

La *Legion Condor* a déjà bombardé des populations civiles à plusieurs reprises sur Madrid, mais Guernica va prendre une autre dimension, ébauchant la notion de « crime contre l'Humanité » au sein des nations démocratiques.
La polémique fait rage depuis 80 ans : tout est sujet à controverse, depuis le nombre de morts, oscillant entre 126 et... 3 000, jusqu'à l'implication personnelle de Franco, qui, en plus, a maladroitement tenté de dédouaner ses puissants alliés en prétendant que la Luftwaffe n'avait pas pu décoller ce jour-là en raison du mauvais temps ! Ce triste épisode comporte une trop grande charge émotionnelle – exacerbée par le chef-d'œuvre de Pablo Picasso – pour qu'il soit possible, même aujourd'hui, de faire le tri entre réalité et propagande.
Il n'en reste pas moins que les bombes du premier He 111, celles qui ont déclenché les incendies dont la fumée a gêné la visée des suivants, sont tombées au beau milieu de la ville – à dix kilomètres de leur cible théorique. D'ailleurs, Hermann Göring, interrogé par les Américains après sa capture en mai 1945, expliquera que la Luftwaffe était chargée d'expérimenter en Espagne les effets de la « terreur aérienne » pour évaluer la capacité de destruction des bombes incendiaires larguées par les He 111. Beaucoup attribuent à Richthofen la paternité de ce test grandeur nature [9].
Enfin, un autre détail milite en faveur de la destruction volontaire de la ville : cette mission a été baptisée opération « Rügen » – or, on ne donne pas un nom au simple bombardement d'un pont !
Nous verrons plus loin les enseignements que l'état-major de la Luftwaffe en tirera – et ils sont surprenants.

KAMPFGRUPPE 88

Alors que onze autres He 111 B-1 (25•5 à 25•15) et cinq B-2 (25•16 à 25•20) viennent d'être livrés à la *Legion Condor*, l'état-major prend la décision de réserver le He 111 au bombardement stratégique (toutes proportions gardées). Le temps de quelques sorties en masse lors de l'offensive sur Santander lancée le 8 août 1937, la VB/88 est dissoute à la fin du mois ; son personnel remplace celui de la 4.K/88, rappelé en Allemagne.
La 4.K/88 est formée en juillet 1937 avec des équipages provenant de la VB/88 sous les ordres de Moreau ; sa première dotation consiste en quatre He 111 B-1 récemment livrés. Elle est dissoute en juillet 1938 afin de renforcer les trois autres escadrilles et tenter de rétablir la dotation théorique de 12 appareils par *Staffel*.



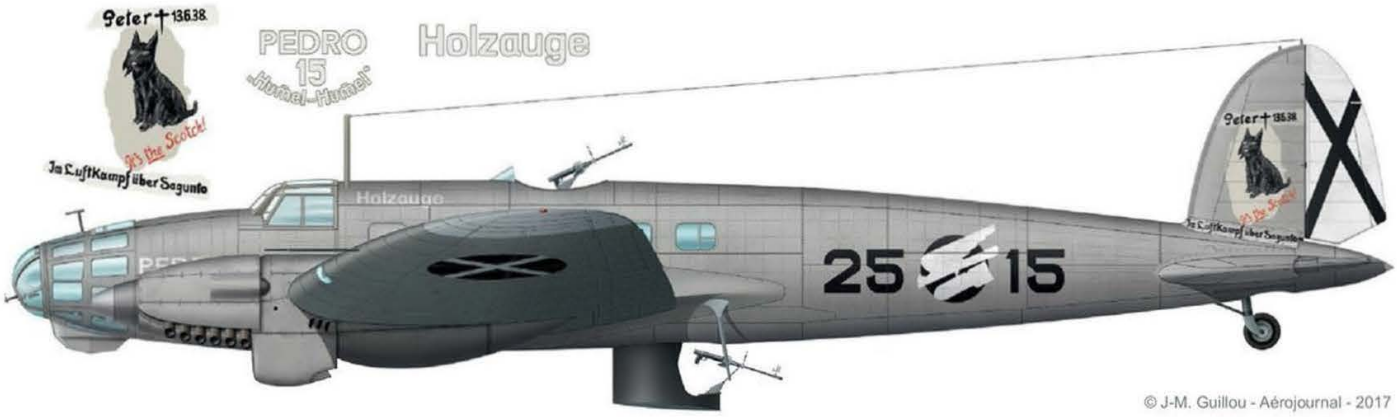
Le 25•17 est le premier He 111 B-2 confié à la *Legion Condor*, arrivant en Espagne dans le courant du mois de juillet 1937. Il reçoit l'insigne de la comète derrière le poste de pilotage, que l'on retrouve sur d'autres appareils de la 1.K/88, et arbore un insigne personnel : un petit ramoneur, qui symbolise la chance chez les Allemands. (E-N Archives)

Le fameux PEDRO 15, immatriculé 25•15, décoré en mémoire du scottish terrier du *Leutnant* Helmut Fuhrhop. Les mentions « Peter † 13.06.38 » et « tué au combat au-dessus de Sagunto » seront évidemment rajoutées par la suite. (E-N Archives)

Heinkel He 111 B-1 (25•15)

Leutnant Helmut Fuhrhop
1.K/88
Alfaro (Espagne), juin 1938

Note : Le *Major* Helmut Fuhrhop, *Kommandeur* I./KG 6, sera abattu aux commandes d'un Ju 188 E près de Saint-Quentin (29.02.44) ; titulaire de la *Ritterkreuz* (22.11.43), il comptait plus de 360 missions de guerre, dont 113 en Espagne.



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

▲ « PEDRO 9 », un He 111 B-1 de la 1.K/88 qui sera abattu par la DCA républicaine au-dessus de Teruel le 18 janvier 1938. L'insigne de la bouteille de champagne avait été créé par l'*Oberleutnant* Rudolf Freiherr von Moreau du temps de la VB/88. (E-N Archives)

LA BATAILLE DE TERUEL
UNE VICTOIRE STRATÉGIQUE

Le 23 août 1937, Santander tombe aux mains des Nationalistes, et le K/88 s'y installe afin de commencer ses missions sur le port de Gijon pour aider les forces de Franco à « nettoyer » les Asturies. Les He 111 bénéficient maintenant de l'escorte de Bf 109, ce qui autorise Richthofen à pousser les premiers à la limite du rayon d'action des seconds ; la puissance de dissuasion des chasseurs allemands rend les Républicains très prudents et les Nationalistes trop confiants.

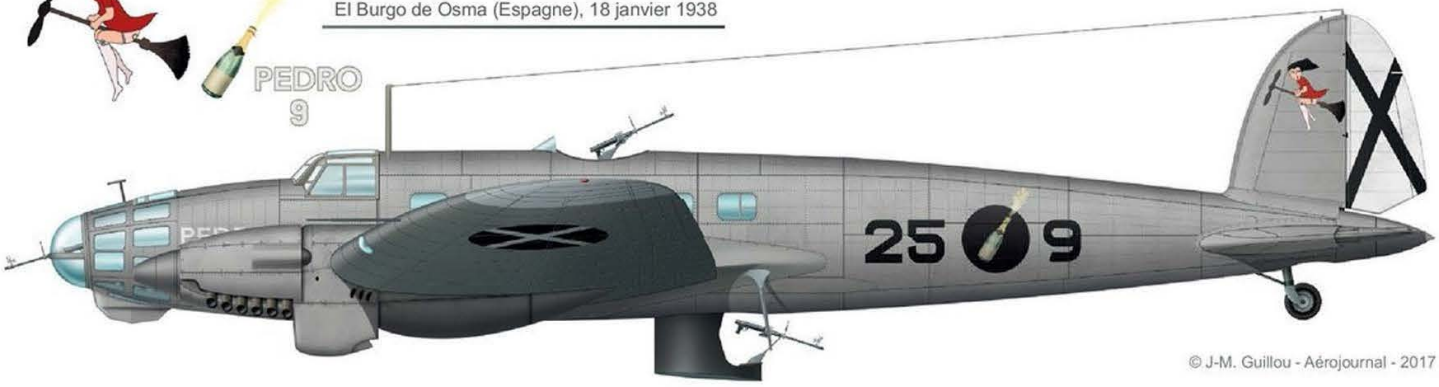
Le 21 octobre, le dernier bastion républicain dans le Nord, Gijon, est conquis par les Nationalistes. Sperrle et Richthofen exultent : la puissance aérienne de la *Legion Condor* a éradiqué les armées républicaines des Asturies. C'est l'heure de gloire pour le He 111, car, après avoir sorti le Ju 86 du conflit, il relègue le Ju 52/3m aux missions subalternes. À la fin de l'année 1937, le K/88 ne sera plus équipé que de PEDROS.

Au milieu du mois de décembre, les Républicains lancent une vaste offensive en direction du saillant de Teruel. La bataille débute alors que la neige s'abat sur la région, les températures chutant jusqu'à -17° C – ce qui ne facilite pas la tâche du K/88.

Alors que les Républicains progressent sur le terrain, le *Generalleutnant* Hellmuth Volkmann, qui a succédé à Sperrle à la tête de la *Legion Condor* (01.11.37), décide de frapper un grand coup malgré la réticence de Richthofen à risquer ses bombardiers dans les bourrasques de neige balayant la ligne de front. Le 17 décembre, 23 He 111 s'envolent pour le secteur de Teruel, accompagnés par trois Do 17 F du A/88. Très vite, la formation s'éparpille à cause de la faible visibilité ; non seulement aucun appareil ne survolera l'objectif, mais aucun ne donnera signe de vie pendant de très longues heures. Richthofen consignera dans son journal :

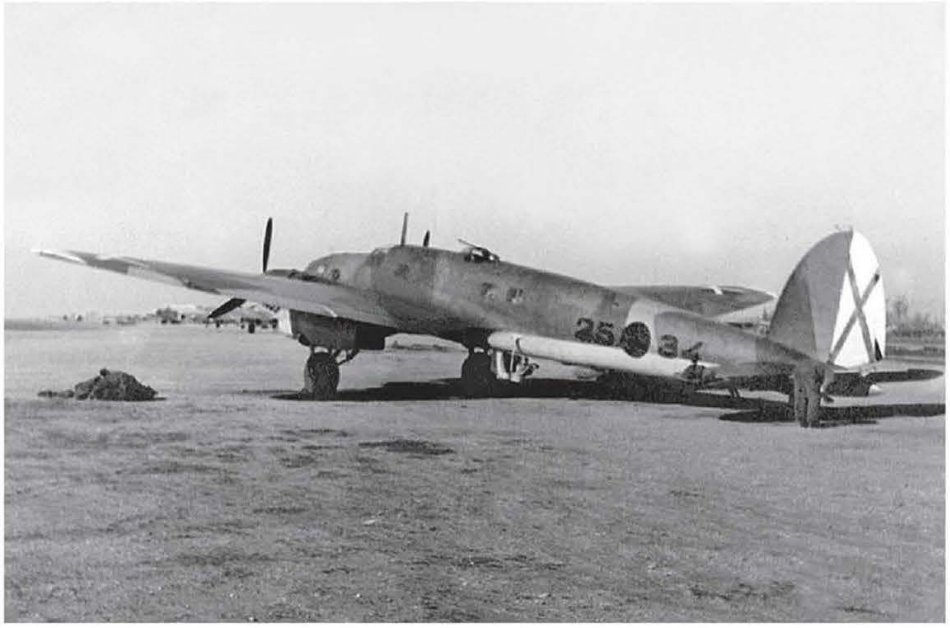
« Mission du K/88 contre Teruel et du A/88 contre Madrid. Les deux unités se sont totalement évanouies dans la nature à cause du mauvais temps (tempête de neige). Dès le départ, neuf appareils

Heinkel He 111 B-1 (25•9)
Leutnant Gerhard Klein
1.K/88
El Burgo de Osma (Espagne), 18 janvier 1938



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

ont été portés disparus. Tous sauf un ont dû effectuer un atterrissage forcé sur tout le territoire espagnol ; un autre est encore porté disparu ! Une grande anxiété a régné tout au long de la journée. »
Le 25•32, posé à Guadalajara, tombe aux mains des Républicains.
Teruel est prise le 22 février 1938 ; les combats auront fait près de 120 000 morts dans les deux camps, mais les Républicains ne se remettront jamais de cette défaite.

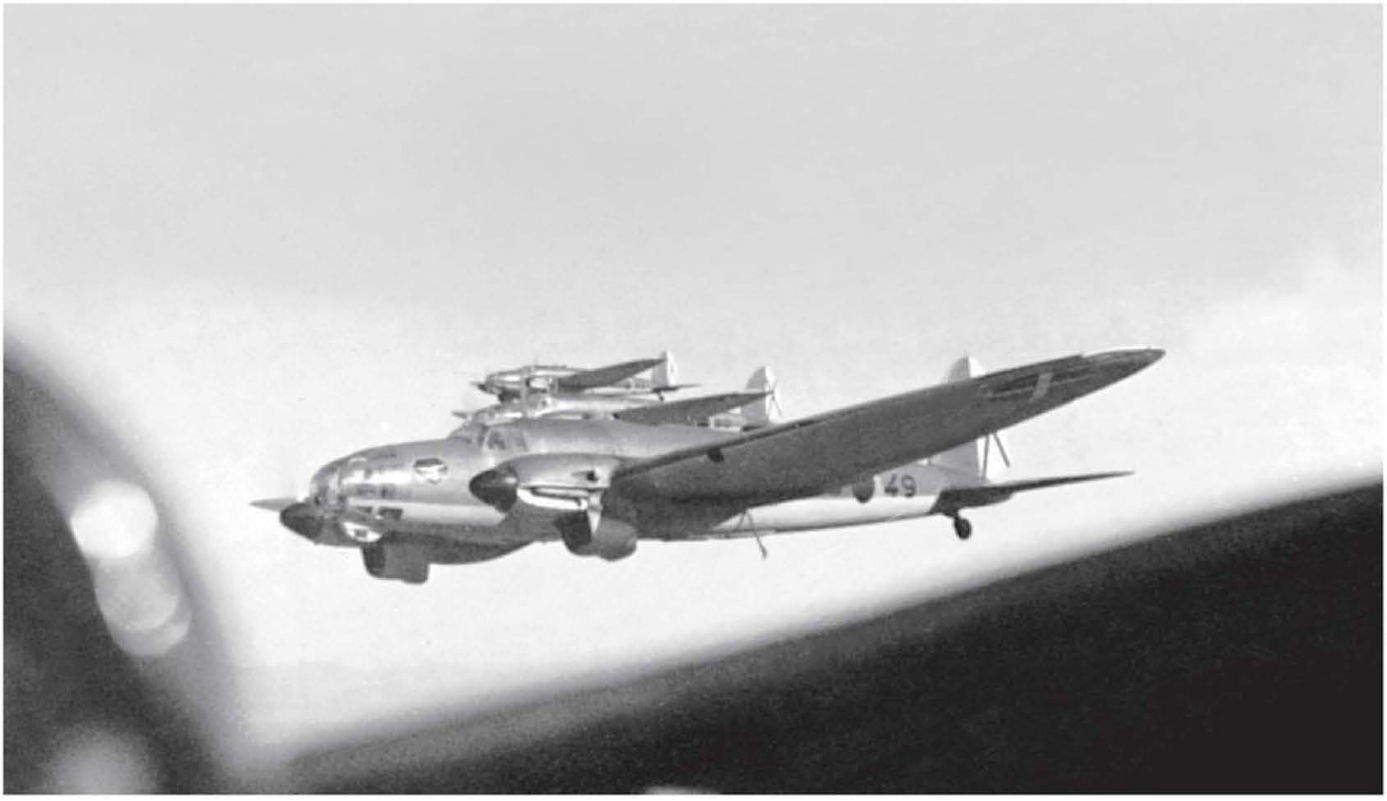


OFFENSIVE EN CATALOGNE
LA FIN EN ARAGON

Dès le lendemain, le K/88 est renvoyé dans le nord et s'installe à Alfaro, à une cinquantaine de kilomètres au nord-ouest de Saragosse. Il va y recevoir ses premiers He 111 E-1 (25•63 à 25•66), confiés à la 3. *Staffel*.
Le 7 mars 1938, profitant de la désorganisation régnant dans le camp républicain après la perte de Teruel, les Nationalistes se tournent vers la Catalogne. Volkmann décide d'employer les He 111 pour des attaques à basse altitude contre les troupes ennemies, qui fuient devant l'avancée des Franquistes, appuyés par les Italiens. Les pertes de la *Legion Condor* restent modérées ; toutefois, l'usure du matériel est désormais perceptible en raison d'un emploi trop intensif, pesant sur le taux de disponibilité des avions du *Kampfgruppe*.
Il n'en reste pas moins que le K/88 effectue un grand nombre de sorties pour terminer la dislocation du front de l'Aragon, dernière étape avant l'entrée des forces nationalistes en Catalogne. Si les missions sont surtout de nature tactique, les villes de cette province vont rapidement constituer une cible prioritaire de la *Legion Condor* afin de briser le moral de la population. Ainsi, Lérida subit-elle de lourdes destructions, quand 30 He 111 la pilonnent en toute impunité, deux heures durant, le 27 mars.
Franco décide de foncer vers la mer afin de couper les armées républicaines en deux. C'est chose faite le 15 avril, quand la 4e Division de Navarre prend Vinarós, sur la côte méditerranéenne, à mi-chemin entre Valence et Barcelone.
Maintenant que la Catalogne est sous la menace des armées franquistes, le trafic maritime entre l'URSS et l'Espagne s'effectue davantage par les ports de Carthagène et d'Alméria, où débarquent matériel et armes destinés aux Républicains. Il est urgent de faire cesser ce ravitaillement : c'est le but de l'opération « Neptun », lancée le 16 avril.
Les 40 He 111 du K/88 s'envolent ce jour-là de Saragosse à destination de Tablada, *via* Salamanque et Avila ; un voyage hautement hasardeux, qui se solde par la perte de deux avions (un équipage tué) et le retour de la plupart des autres sur leurs terrains de départ, de sorte que seuls neuf arrivent à bon port dans la soirée. Finalement, 34 appareils peuvent décoller le lendemain matin depuis le terrain avancé de Grenade-Motril ; leur objectif est le port et la gare de Carthagène. La sortie est rééditée dans l'après-midi. En tout, 82,5 tonnes de bombes ont été larguées, mais, cette fois encore, la plus grande partie est tombée sur la ville, les installations portuaires n'étant que peu touchées – les moyens utilisés étant trop peu nombreux et la précision trop approximative pour venir à bout de cibles aussi coriaces.
Il semble que quelques He 111 J aient été livrés à la *Legion Condor* à cette époque.

▲ Le 25•34, probablement un B-2, portant le camouflage tricolore standard ; la photo a sans doute été prise à Saragosse-Sanjurjo. (E-N Archives)

◀ Le 25•35 photographié au même endroit et en même temps que le précédent. (E-N Archives)



EL EJÉRCITO DEL EBRO RUM BA LA RUM... !

Le 25 avril 1938, le K/88 précède l'offensive sur Valence en bombardant Castellón de la Plana et Sagunto, au nord de la grande métropole ; il lui en coûte trois Heinkel descendus par des I-16.

Cependant, le 25 juillet 1938, contre toute attente, l'*Ejército del Ebro* (Armée de l'Èbre), forte de quelque 100 000 soldats républicains, traverse le fleuve réputé infranchissable et établit plusieurs têtes de pont sur la rive droite. La *Legion Condor* réagit brutalement à cette menace. Les He 111 retrouvent en partie leur raison d'être de bombardiers moyens en attaquant les arrières immédiats de l'ennemi : ponts, concentrations de troupes et voies de communication. Le premier jour, pas moins de six expéditions sont réalisées par le K/88, et l'offensive républicaine est bloquée le 28 juillet, alors que ses gains territoriaux sont loin d'être décisifs. C'est désormais une guerre de position à laquelle se livrent les deux camps, rythmée par les raids du K/88.

Le 20 août, le 25•41 est descendu par la DCA au-dessus de Gandesa. Le pilote, le *Leutnant* Heinz Willer, est tué et les autres membres de l'équipage sont portés disparus. Comme pour la plupart des aviateurs nationalistes tombés aux mains des Républicains, leur espérance de vie n'a pas dû dépasser celle de la constitution d'un peloton d'exécution – dans le meilleur des cas ! De par leur statut particulier, les membres de la *Legion Condor* échappent aux dispositions de la Convention de Genève ; dans une guerre civile, nul ne se préoccupe de ce genre de « détail juridique » [10]. *Vae victis* !

Le 13 septembre, un jeune *Leutnant* du nom de Hermann Hogeback, appartenant à la 1.K/88, effectue sa 100e mission de guerre sur le front de l'Èbre. Atteint par un obus dans le moteur droit de son Heinkel, il

Heinkel He 111 B-2 (25•43)
K/88
Saragosse-Sanjurjo (Espagne), début 1939

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 E-2 (25•93)
2.K/88
Saragosse-Sanjurjo (Espagne), début 1939

rompt la formation et tente de regagner Saragosse. Son appareil ne cessant de perdre de l'altitude, il donne l'ordre d'évacuation, mais le radio, grièvement blessé, ne peut l'exécuter. Hogeback décide alors de tenter un atterrissage forcé dans le no man's land ; il sera récupéré par des troupes amies avec une fracture du crâne et quelques côtes cassées – il s'en remettra, car, par la suite, il sera décoré des Glaives en tant que *Kommodore* de la KG 6 et finira la Seconde Guerre mondiale avec plus de 500 missions à son actif.
La bataille de l'Èbre fait rage jusqu'au 16 novembre, quand les troupes franquistes parviennent à rejeter les forces républicaines de l'autre côté du fleuve. La *Legion Condor* est alors mise au repos à Saragosse-Sanjurjo pour lui permettre de se reconstituer. Ce répit est le bienvenu pour le K/88, car outre deux nouvelles pertes en octobre, son matériel a beaucoup souffert de l'intensité des missions, entraînant une usure prématurée et la nécessité de réviser les avions.

DERNIÈRE OFFENSIVE DE LA *LEGION CONDOR*

Le 1er novembre 1938, récemment promu *Generalmajor*, Wolfram Freiherr von Richthofen devient le troisième (et dernier) commandant de la *Legion Condor*. Il va imprimer sa patte sur les quatre derniers mois de participation de celle-ci à la guerre civile espagnole.

◤ Ce He 111 B-2 (25•49) porte l'insigne de la 2.K/88 sur le nez. Il existe une photo de cet appareil « sur le gésier » après une rencontre avec la chasse ennemie ; si les He 111 constituaient une proie souvent trop coriace pour le faible armement des chasseurs républicains, ceux-ci pouvaient néanmoins leur infliger des dégâts suffisants pour entraîner une panne de moteur ou la rupture du circuit hydraulique. (E-N Archives)

[10] Lire ou relire *Pour qui sonne le glas* d'Ernest Hemingway, roman fortement inspiré de son vécu de journaliste américain pendant la Guerre d'Espagne.

◀ Le 25•41 au-dessus de son objectif. Les bombes étaient stockées verticalement, la tête vers le haut, dans la soute, et devaient effectuer un demi-tour sur elles-mêmes avant de percuter leurs cibles. (E-N Archives)

Le 23 décembre, les Nationalistes lancent ce qui sera la dernière grande offensive du conflit à laquelle collaborera l'aviation allemande, prenant en tenaille ce qu'il reste de la Catalogne par le sud et par l'ouest. Les PEDROS vont appuyer l'avance des troupes franquistes en opérant directement au-dessus du front ; les missions sont effectuées en masse à basse altitude. Établis sur une base aérienne bien équipée, les Heinkel peuvent être réarmés et ravitaillés rapidement, ce qui leur permet parfois de réaliser jusqu'à quatre sorties dans la journée. Bénéficiant régulièrement d'une escorte de chasse, ils n'ont qu'à craindre la DCA, bien que, désormais, leurs missions soient souvent précédées par un « sweep » de Heinkel He 51 ou de Junkers Ju 87, qui inaugurent les sorties de suppression des défenses antiaériennes. La Luftwaffe est en train de roder les tactiques qui permettront à la Wehrmacht de triompher des armées polonaises et françaises dans les dix-huit mois qui suivront.
En janvier 1939, le K/88 est renforcé par l'arrivée de 39 He 111 E flambant neufs, ce qui offre la possibilité d'augmenter le rythme des opérations. Deux appareils sont abattus, ce sont les derniers PEDROS perdus à l'ennemi. Barcelone est également l'objet de violents bombardements avant sa chute le 26 janvier.
Le K/88 s'établit à Santander-Pontejos, avec un détachement de bombardement nocturne à Leon. Maintenant, les Heinkel s'en prennent aux ports, routes et gares au nord de la Catalogne afin d'empêcher autant l'arrivée de renforts par mer que la fuite des troupes républicaines vers la France.

[11] Pour ses exploits sur Ju 52/3m – il n'a pas combattu sur He 111.

[12] Rentré en Allemagne et affecté à un centre d'essai, il se tue en testant le Ju 86 V9 en piqué (04.04.39).

[13] Davantage de membres du K/88 ont été tués dans des accidents de la route qu'au combat !

Temporairement basés à Sabadell, à 15 km au nord-ouest de Barcelone, les PEDROS exécutent une terrible noria contre la gare de Figueras le 7 février ; se relayant toutes les heures, les appareils déversent plusieurs centaines de bombes – qu'il a fallu faire venir en toute hâte par Ju 52/3m depuis Saragosse – et écrasent le nœud ferroviaire qui servait de point de ralliement aux Républicains pour préparer leur retraite vers le nord.

Du repos, les bombardiers vont en avoir bientôt, puisqu'ils ne prennent qu'une part marginale dans l'ultime offensive nationaliste qui verra la chute de Madrid, le 28 mars, et la fin du conflit. Le 27 mars, vers 10h00, Richthofen envoie ce message : « À TOUTES LES UNITÉS ALLEMANDES, CESSEZ LES OPÉRATIONS. » Toutefois, un dernier drame a frappé le K/88 le 12 mars quand son nouveau *Kommandeur*, le *Major* Fritz Härle, et son équipage sont tués par une explosion interne ; les circonstances restent discutées, certaines sources indiquant que l'accident s'est déroulé au sol au moment du chargement, d'autres qu'une bombe de 250 kg a explosé dans la soute à l'instant où le bombardier a largué ses charges sur Madrid.

ÉPILOGUE
DE MADRID À BERLIN

Le 19 mai 1939, les « légionnaires » participent à une grande parade devant Franco à Madrid avant d'embarquer à bord du *Der Deutsche*, dans le port de Vigo, quatre jours plus tard. À leur arrivée à Hambourg, le 31 mai, ils sont accueillis par Hermann Göring, qui décerne les premières récompenses. Seuls quatre membres du K/88 recevront la plus haute décoration, la *Spanienkreuz in Gold mit Schwertern und Brillanten* : les *Oberstleutnant* Karl Mehnert, *Hauptmann* Wolfgang Neudörffer, *Oberleutnant* Max Graf Hoyos [11] et *Hauptmann* Rudolf Freiherr von Moreau – ce dernier à titre posthume [12].

Leur heure de gloire a lieu à Berlin le 6 juin, quand ils défilent au grand complet devant Hitler. La *Legion Condor* est alors officiellement dissoute, et les aviateurs peuvent troquer leur uniforme kaki pour l'uniforme bleu traditionnel de la Luftwaffe. Quant à leurs He 111, ils ont été laissés sur place ; les plus récents (38 He 111 E et 21 He 111 J) permettent à la jeune *Ejército del Aire* de créer deux groupes de bombardement, les *Grupos* 10-G-25 et 11-G-25 ; le sort des He 111 B n'est pas connu.

◥ Retour de mission du 25•43 à Saragosse-Sanjurjo. Cette grande base, bien équipée et approvisionnée, permettait une rotation rapide des sorties, jusqu'à sept dans la même journée en certaines occasions. Par la suite, ce He 111 B-2 recevra un insigne personnel sur la dérive : le baron de Münchhausen chevauchant non pas un boulet de canon, comme le veut la légende, mais une bombe. (E-N Archives)

▶ L'un des derniers He 111 E perçus par le K/88 au début de l'année 1939, puisque le plus haut numéro recensé est le 25•96. Il porte le nouvel insigne adopté par la 1.K/88 vers la fin de la guerre. (E-N Archives)

Les survivants du K/88 alignés à Leon après la fin des hostilités. Des He 111 E-1 y côtoient des B-1. (E-N Archives)

LA CONTRIBUTION DE LA *LEGION CONDOR* AU FUTUR CONFLIT MONDIAL

Le K/88 a apporté une contribution majeure à la victoire de Franco. Pour des pertes tout à fait supportables (42 morts à l'ennemi [13]), « l'artillerie volante » a non seulement aidé les troupes au sol à percer, mais elle a aussi permis de redresser certaines situations délicates (comme sur l'Èbre).

Toutefois, le *Kampfgruppe* n'est pas l'unique artisan de ces succès. En effet, la raison de cette apparente facilité tient essentiellement à la faible opposition de l'aviation républicaine et à une DCA ennemie inconsistante (sauf à Brunete). En 1917 avait été théorisée la notion de supériorité aérienne : quand on tient le ciel, on tient le champ de bataille ; l'état-major de la Luftwaffe ressort du conflit espagnol conforté dans cette idée. Les tâtonnements du début laisseront place à une tactique soigneusement élaborée, faisant appel aux chasseurs pour balayer la route en avant des bombardiers (*freie Jagd*) et aux avions d'assaut pour supprimer les défenses antiaériennes.

Ce triomphe des ailes allemandes en Espagne est avant tout celui d'un homme : le *Generalmajor* Wolfram Freiherr von Richthofen (bien que le nom du *Generalleutnant* Hellmuth Volkmann puisse y être associé). Ce théoricien de la guerre aérienne pose, entre 1937 et 1939, les bases de ce que sera la doctrine d'emploi de la Luftwaffe au cours de la Seconde Guerre mondiale, qui éclate moins de six mois plus tard. Dans l'optique d'un conflit court, qui se serait achevé fin 1941, le bénéfice des leçons de la Guerre d'Espagne aurait été incontestable ; sur le plus long terme, certains aspects auront de graves répercussions négatives.

Que les enseignements qu'en ont tirés les autres forces aériennes – comme la RAF ou l'armée de l'Air, aux certitudes déjà bien ancrées – soient très différents de ceux de la jeune Luftwaffe n'a rien d'étonnant. Pour cette dernière, tout était à faire, à établir, depuis les méthodes d'entraînement jusqu'aux tactiques de combat. Dans leur désir de mettre en place une organisation efficace, ses chefs n'ont pas compris qu'il n'était pas possible de transposer ce qui a fait le succès d'un contingent de faible dimension dans un conflit spécifique et localisé à une guerre totale, impliquant plusieurs pays et des forces autrement plus nombreuses, combattant sur des théâtres d'opérations si distincts que les mêmes recettes ne pourront pas être généralisées.

Défilé des He 111 du K/88 au-dessus de la Plaza de Colón, à Madrid, lors de la parade de la victoire le 19 mai 1939. (© BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais / image BPK)

L'ABANDON DU BOMBARDEMENT STRATÉGIQUE

Richthofen arrive en Espagne avec les mêmes idées que la plupart des officiers supérieurs de la Luftwaffe : l'appui tactique est inscrit au bas de la liste de ses priorités, mais très vite, il se rend compte qu'il n'existe pas suffisamment de cibles justifiant une campagne stratégique. En effet, Franco interdit le bombardement des grandes villes (Madrid, Barcelone, Valence) pour des raisons politiques, celui des grands ports, parce qu'ils bénéficient du statut de zones franches, et celui des usines d'armement, dans l'optique de les faire rapidement tourner à son profit une fois la victoire acquise. De ce fait, les missions stratégiques seront peu nombreuses ; à part la brève opération « Neptun », la quasi-totalité des autres opérations ressortissent davantage à des sorties tactiques.

Le 19 mars 1937, jour où les Nationalistes lancent leur première grande offensive dans le Nord, marque un tournant majeur dans l'histoire de la Luftwaffe. L'assaut a été soigneusement planifié entre les forces terrestres et l'aviation. Pour la première fois, Richthofen lance ses bombardiers en appui direct des troupes ; ceux-ci visent en priorité les fortifications afin de créer une brèche dans le front – c'est la naissance du concept du *Schwerpunkt*.

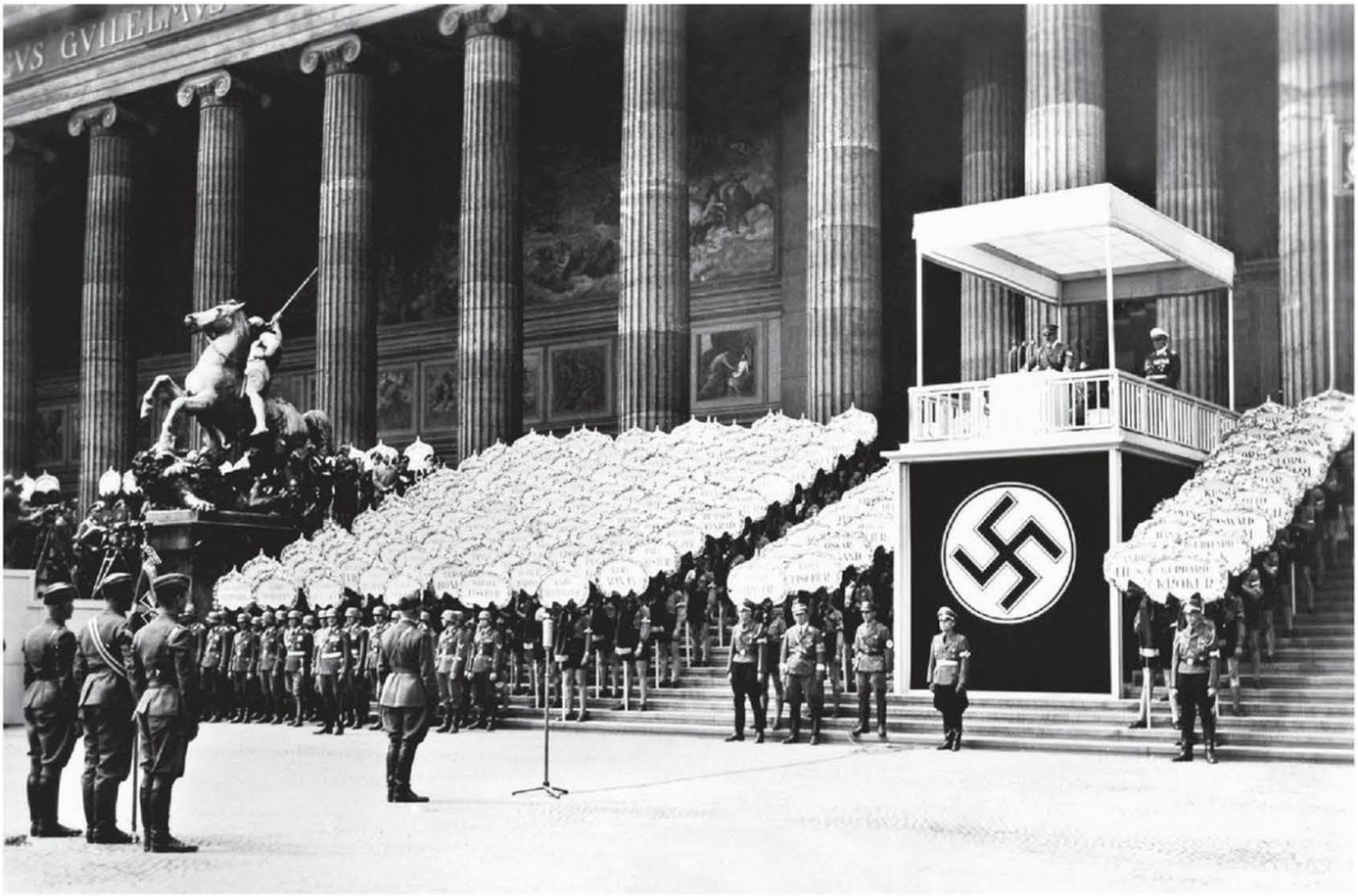
Or, de la coopération à l'asservissement, il n'y a qu'un pas – il est rapidement franchi, car les commandants terrestres ne tarderont pas à dicter l'emploi des bombardiers à leur profit. Ce qui fera le grand succès de la Wehrmacht en France, dans les Balkans et en Russie fera son grand malheur dans les années suivantes, notamment à Koursk [14], où le commandement terrestre s'accaparera cette « artillerie volante » au détriment de sa capacité d'interdire l'afflux de renforts soviétiques.

C'est aussi sous l'égide de Richthofen que sont créés les *Fliegerführer* (commandants Air) chargés de la coordination entre la Luftwaffe et la Wehrmacht, avec pour corollaire la mise sur pied de formations mixtes comprenant avions de renseignement, chasseurs, bombardiers moyens et avions d'assaut. Lui-même prendra la tête du fameux VIII. *Fliegerkorps* (il le commandera entre juillet 1939 et juin 1942), qui s'illustrera dans les années à venir à la pointe du combat, servant souvent de « brigade de pompiers » pour éteindre les incendies sur les points chauds du front.

Comme la rotation des effectifs a permis à un maximum d'équipages de profiter de l'expérience, la doctrine de Richthofen s'est communiquée et perpétuée chez nombre de hauts gradés ; elle ne sera jamais remise en cause, et quand elle aurait pu l'être (en particulier après Koursk), il était trop tard. Les décideurs des futurs programmes de la Luftwaffe en sont aussi fortement imprégnés, ce qui se traduit par des cahiers des charges généralement orientés vers la satisfaction des besoins de la Wehrmacht – comment expliquer autrement l'obligation faite au Dornier Do 217 et au Heinkel He 177 de pouvoir bombarder en piqué ? Les causes de l'échec de certains programmes ne seront jamais retracées, parce que remontant à… la Guerre d'Espagne.

Cependant, les grands chefs de la Luftwaffe – Göring, Milch, Udet – ne renonceront jamais définitivement au développement d'un bombardier stratégique, comme en témoignent les programmes des He 177 et Me 264. Mais la situation géographique de l'Allemagne, en plein cœur de l'Europe, et les fulgurants succès obtenus en Pologne, à l'Ouest et en Russie grâce à l'aviation tactique ne rendront jamais ce programme prioritaire. En outre, les ressources limitées du *Reich* ne permettaient pas de partir dans toutes les directions, et comme, par ailleurs, nul au sein du Haut état-major ne raisonnait vraiment à long terme, le bombardier stratégique finira par être enterré.

▼ Encore revêtu de son uniforme kaki de la *Legion Condor*, le *Generalmajor* Wolfram Freiherr von Richthofen reçoit des mains de Hermann Göring la *Spanienkreuz in Gold mit Schwertern und Brillanten* lors du retour à Hambourg le 31 mai 1939. On reconnaît, à droite, le *Hauptmann* Werner Mölders, qui attend son tour pour se voir remettre cette haute décoration ; il semble avoir revêtu son uniforme bleu foncé de la Luftwaffe. (© BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais / image BPK)



▲ La grande parade organisée en l'honneur de la *Legion Condor* au Lustgarden, à Berlin, le 6 juin 1939. Dans la tribune, Adolf Hitler et, en retrait, Hermann Göring ; face à eux, Wolfram von Richthofen. De chaque côté de la tribune, des membres des *Hitlerjugend* brandissent des panneaux portant le nom des « légionnaires » tombés au combat. (© BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais / image BPK)

L'APPORT DU HE 111

Mais revenons au He 111. Son utilisation dans des missions à basse altitude au-dessus des zones de contact constitue un manifeste contre-emploi d'un bombardier conçu d'abord pour lancer ses charges depuis 4 000 m sur les arrières de l'adversaire afin de l'empêcher de renforcer le front, ensuite pour exécuter des missions stratégiques au cœur du pays ennemi.

Au début, les appareils opèrent isolément, mais Volkmann pense que cette tactique n'est valable que si l'on compte harceler l'ennemi ; pour attaquer une cible fixe, il demande à ce que le K/88 sorte en masse. C'est un peu nouveau pour les pilotes, qui n'ont jamais été entraînés au vol en formation, mais à l'exception d'une collision aérienne (surtout due au mauvais temps), tout se passera pour le mieux. Les expéditions étant souvent escortées face à une chasse républicaine maigrichonne, dans l'esprit du Haut commandement naît l'idée qu'un groupe compact de bombardiers n'a pas grand-chose à craindre, même en cas de pénétration en profondeur du territoire ennemi ; la RAF lui démontrera que si ! Néanmoins, le RLM prendra la précaution de faire renforcer l'armement défensif du He 111 – on ne sait jamais.

Il est un domaine que le He 111 ne tarde pas à expérimenter : celui des bombardements de nuit. Les résultats ne sont ni meilleurs ni pires que de jour (surtout avec les viseurs de l'époque), mais cela va surtout révolutionner la formation des futurs pilotes de bombardier ; désormais, les écoles sont priées d'instruire toutes les recrues au pilotage sans visibilité, alors que, partout ailleurs, l'apprentissage du vol aux instruments est réservé à quelques « happy few ». On verra que Hajo Herrmann recrutera des volontaires pour sa *Wilde Sau* chez les pilotes de bombardement [15].

[14] Cf. *Aéro-Journal* n° 55 (octobre 2016) : *La Luftwaffe à Koursk. Tout était-il encore possible ?*

[15] Cf. *Aéro-Journal* n° 60 (août 2017) : *Wilde Sau – Quand les sangliers chargent la nuit.*

[16] *Luftwaffe – Strategy for Defeat 1933-45* – W. Murray – Grafton Books, Londres, 1988.

LES BOMBARDEMENTS DE TERREUR

Les leçons que la Luftwaffe tire de Guernica peuvent paraître surprenantes au vu de ce qu'il s'est passé à Varsovie, Rotterdam, Londres, Coventry et Cantorbéry, entre autres. Certes, l'expérience de Richthofen sur cette ville martyre a été positive sur le plan militaire : une formation de bombardiers chargés de bombes incendiaires peut causer des dégâts considérables. Mais même l'état-major de la *Legion Condor* se pose des questions sur l'utilité de tels raids. En cas de conquête immédiate de la ville, il estime que les gravats retarderont la progression des troupes et des chars, et que le bombardement d'un ensemble urbain est contre-productif pour des raisons que le *Kapitänleutnant* Ulrich Heyse, *Chef des Stabes der Seekriegsleitung* (chef d'état-major de la conduite de la guerre maritime), établira pour sa hiérarchie à son retour d'Espagne en 1938 [16] :

« En mettant de côté les succès militaires accomplis par la Luftwaffe en appui immédiat des opérations terrestres, on a l'impression que nos attaques sur des cibles de peu de valeur militaire, au cours desquelles beaucoup de femmes et d'enfants ont été touchés, ne constituent pas un moyen efficace de venir à bout de la résistance de l'ennemi. Elles semblent au contraire renforcer sa détermination. Le souvenir du raid sur Guernica par la *Legion* affecte encore les sentiments amicaux que les Basques avaient autrefois envers l'Allemagne, alors que la plupart n'avaient aucun attachement au communisme. »

Richthofen n'en sera jamais persuadé, et Hitler en décidera autrement. ■

1937
1945

UNE SILHOUETTE INIMITABLE 3

LES DERNIÈRES VERSIONS DU HE 111

« Le pilote avait tant de vitres bombées devant lui que regarder à travers devait lui faire le même effet qu'enfoncer la tête dans un tunnel en verre »

Eric M. « Winkle » Brown, pilote d'essai.

Lorsque l'Allemagne entre en guerre, le 1er septembre 1939, elle ne dispose que de deux bombardiers moyens : le Heinkel He 111 et le Dornier Do 17. La guerre d'Espagne a relégué le Junkers Ju 52/3m au transport et le fort prometteur Junkers Ju 88 n'en est qu'à ses premiers stades de développement. Le He 111, vainqueur par KO, constitue désormais l'épine dorsale des *Kampfgeschwader*.

Grâce aux premiers retours de la Guerre d'Espagne, le bureau d'études de Heinkel peut apporter différentes améliorations demandées par les équipages, mais le He 111 va aussi subir une importante opération chirurgicale, qui lui conférera sa silhouette si particulière.

1 RHINOPLASTIE ET LIFTING

Dans le courant de l'année 1937, le bureau d'études de Heinkel s'attelle à la tâche de satisfaire à la fois les demandes des pilotes, souhaitant une meilleure vue vers l'avant, et la philosophie du RLM, qui demande que, pour des raisons psychologiques, les équipages soient regroupés dans le même espace. Les frères Günter trouvent ainsi le meilleur prétexte pour améliorer l'aérodynamisme du He 111.

La solution est radicale : le poste de pilotage décalé sur le haut du fuselage est supprimé et tout l'équipage est réuni dans une nouvelle pointe avant entièrement vitrée, celle-ci épousant la forme ovale du fuselage.

En raison de la nécessité de conserver une arme tirant vers l'avant et de ne pas gêner la vue du pilote, la mitrailleuse montée sur tourillon sphérique est décalée vers la droite, donnant au nez du He 111 une allure asymétrique, qui restera sa caractéristique particulière jusqu'à la fin de la production en série.

Le pilote, décalé sur la gauche, descend d'un étage. Comme il est impossible d'installer un tableau de bord devant lui, les principaux instruments sont fixés sur une console au-dessus de sa tête ; même si les premiers utilisateurs sont décontenancés au tout début, ils s'y feront rapidement. En cas de mauvaise visibilité, le pilote peut rehausser son siège et passer la tête par un petit panneau vitré rétractable ; un autre, plus large, coulissant vers l'arrière, peut lui servir à évacuer l'avion en cas de nécessité. Le navigateur est assis à la droite du pilote, sur un strapontin qui permet la libre circulation de l'équipage ; il dispose également d'un panneau rabattable pour sortir de l'appareil en urgence (bonne chance à lui pour éviter les hélices et la dérive !). Tout n'est cependant pas parfait, car quand l'avion vole avec le soleil dans le dos, les rayons sont réfléchis par les panneaux vitrés, qui, agissant comme des miroirs, peuvent provoquer un aveuglement plus ou moins important des membres de l'équipage.

Le futur *Captain* Eric M. « Winkle » Brown, qui n'est pas encore le pilote d'essai le plus célèbre au monde, a l'occasion d'examiner l'épave d'un He 111 H qui s'est écrasé en Écosse en octobre 1939 ; il écrira :

« J'avais toujours admiré dans le bombardier Heinkel son efficience aérodynamique et son esthétique, qui semblaient combiner grâce et solidité, et j'avais été tout particulièrement impressionné par son nez presque entièrement vitré et soigneusement profilé. Mais en montant à bord d'un He 111 H pour la première fois, je fus immédiatement frappé par le fait que le culte de l'aérodynamisme n'allait pas sans inconvénients. Les ingénieurs allemands semblaient irrésistiblement attirés par l'idée d'installer leurs pilotes dans une serre, un penchant qui pouvait entraîner quelques problèmes. Dans le cas du He 111, le pilote avait tant de vitres bombées devant lui que regarder à travers devait lui faire le même effet qu'enfoncer la tête dans un tunnel en verre. »

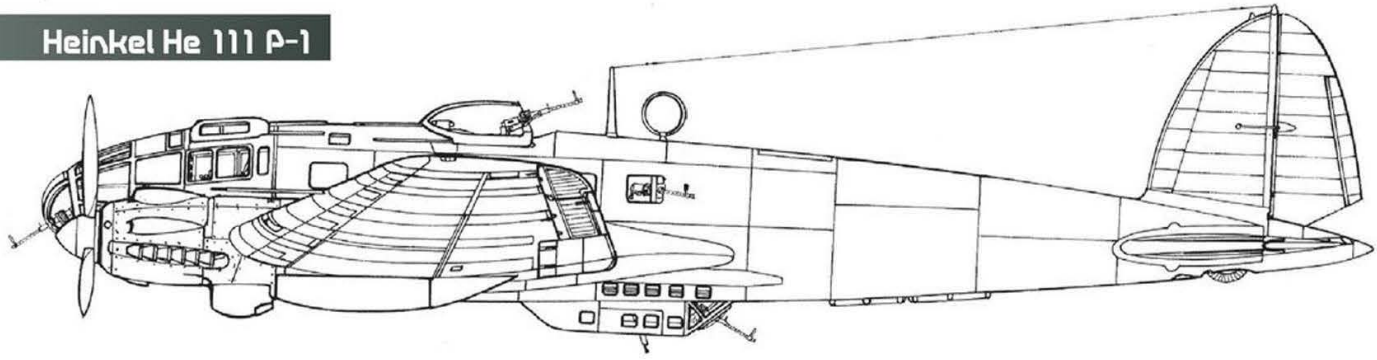
La « pelle à poussière » rétractable est remplacée par une gondole fixe, suffisamment longue pour que le radio-mitrailleur puisse s'allonger afin de manier la MG 15 protégeant le secteur arrière vers le bas ; elle sert aussi de sas d'entrée et de sortie de l'équipage en temps normal (c'est-à-dire au sol), mais également d'issue de secours aux deux mitrailleurs en cas d'urgence (c'est-à-dire en vol). Le mitrailleur supérieur est désormais protégé du vent par une demi-bulle coulissante.

▲ Le poste de pilotage d'un He 111 P. Le manche à balai décalé sur la gauche est typique des versions « Heinrich » et « Paula ». De toute évidence, le confort de l'équipage n'était pas une priorité. On note la plaque de blindage derrière le navigateur. (Collection H. Obert)

◤ Ce gros plan sur le nez d'un He 111 H de la 4./KG 1 met en évidence la MG 15 montée sur tourillon sphérique dans la pointe avant (la « tulipe » étant décalée vers la droite), le carénage du viseur Lotfe 7a et le panneau vitré permettant au navigateur d'évacuer l'avion en vol. (Collection H. Obert)

▼ Cette photo met bien en évidence le nouveau nez du Heinkel He 111 P. Les quatre membres de l'équipage sont ici groupés dans l'habitacle. (E-N Archives)

Heinkel He 111 P-1



© H. Cance - Aérojournal - 2017

◀ Ce gros plan sur le nez d'un He 111 H de la KG 26 montre clairement la structure de la pointe avant logeant l'affût rotatif Ikaria GD-A 1114 et sa mitrailleuse Rheinmetall-Borsig MG 15 de 7,92 mm. Son débattement (+10° à -15°) était nettement insuffisant et son alimentation par chargeur pénalisante ; elle sera remplacée par une MG 17 alimentée par bande, voire une MG 81, et, ultérieurement, un canon MG FF de 20 mm. La protubérance sous le nez protège l'optique du viseur Lotfe 7. (E-N Archives)

▶ Hall d'assemblage des He 111 P-2 à Rostock avec, au premier plan, le WNr. 2921. On aperçoit une ligne de He 115 dans le fond. (E-N Archives)

Ces deux dernières améliorations sont absentes sur le prototype, le V8 (D-AQUO) ; équipé de DB 601 A de 1 100 ch, il vole au début de l'année 1938. Le V23 (D-AHAY) teste la gondole ventrale quelques mois plus tard, peu avant que la présérie He 111 P-0 ne soit lancée à Marienehe, sur les talons du dernier He 111 J, en décembre 1938. Bien que Siegfried Günter s'ingénie à trouver un remède au principal défaut de son rejeton – son incapacité à transporter de lourdes charges offensives en interne –, il se heurte à l'impossibilité de loger des bombes horizontalement sans entreprendre de trop importantes modifications structurales. De ce fait, la soute reste composée de quatre compartiments de chaque côté d'une passerelle centrale, dans lesquels les bombes – jusqu'à un maximum de 250 kg – sont stockées verticalement.

Ce qui peut paraître le plus surprenant, de nos jours, reste que le RLM n'a pas demandé l'augmentation de la puissance de feu défensive de l'avion, limitée aux trois « pétoires » de 7,92 mm, alimentées par des chargeurs de 75 balles. Il faut toutefois se replacer dans le contexte de l'époque : c'est à peu de chose près l'armement défensif non seulement des Ju 88 A et Do 17 Z, mais aussi de nombre de bombardiers contemporains – à l'exception des premiers *heavies* de la RAF. Dans la mesure du possible, les MG 15 seront remplacées par des MG 17 alimentées par bande.

2 / LES VERSIONS P ET H

HE 111 P

P-1 : variante identique au prototype, série terminée en mai 1939. 95 exemplaires : 75 par Heinkel Rostock et 20 par Dornier Wismar.

P-2 : changements mineurs (notamment radio FuG 10). 759 exemplaires : 471 par Heinkel Rostock et 288 par Dornier Wismar.

En 1940, deux P-2 neufs sont vendus à la Hongrie sous la dénomination de He 111 U ; immatriculés F.701 et 702, ils équipent la 1/1. *Önálló Távolfelderitö század* (escadrille autonome de reconnaissance tactique) ; en 1942, la Luftwaffe cède quatre autres exemplaires (F.703 à 706), rejoints un an plus tard par un P-4 (F.710). En 1944, les survivants seront transformés en remorqueurs de planeurs.

P-3 : variante à double commande, débarrassée de tout équipement superflu, dont le strapontin du navigateur a été remplacé par un siège fixe à disposition de l'instructeur.

P-4 : cette variante reçoit des plaques de blindage pour protéger le pilote et les mitrailleurs, mais elles sont à la fois mal placées et trop peu épaisses. Elle accueille un cinquième membre d'équipage, chargé de manier deux mitrailleuses de sabord, tirant par le dernier hublot, de chaque côté du fuselage ; par la suite, deux autres mitrailleuses orientées vers l'avant sont ajoutées : l'une au-dessus de celle montée dans la pointe avant, l'autre dans la gondole ventrale. À l'initiative de certains ateliers, une MG 15, commandée à distance par le mitrailleur supérieur, est installée dans la pointe arrière – arme plus dissuasive qu'autre chose. Bref, le He 111 se muscle sur le plan défensif, passant de trois mitrailleuses à un maximum de neuf, dont la plupart ne semblent avoir qu'une efficacité toute théorique. Le P-4 peut recevoir deux râteliers PVC 1006 capables de porter chacun une bombe de 1 000 kg – comme sur le E-4, la soute interne est condamnée. Un réservoir de 835 litres de carburant et un de 115 litres d'huile peuvent être accommodés dans la soute ventrale de gauche, autorisant une distance franchissable de 2 600 km.

P-6 : dernière variante de la lignée équipée en DB 601 – en l'occurrence des DB 601 N de 1 175 ch, dont les qualités, plus qu'incertaines, font que la petite série construite ne sera pas versée aux unités du front.

HE 111 H

En raison des importants délais de livraison de Daimler-Benz, le RLM doit trancher dans le vif : le DB 601 sera exclusivement réservé aux Bf 109 et Bf 110, et le Jumo 211 aux He 111, Ju 87 et Ju 88.

En janvier 1939, le V19 (D-AUKY) vole avec deux Jumo 211 A-1 de 1 050 ch, qui donnent toute satisfaction.

H-1 : un total de 136 machines sortent des usines Heinkel Oranienbourg, Arado et ATG.

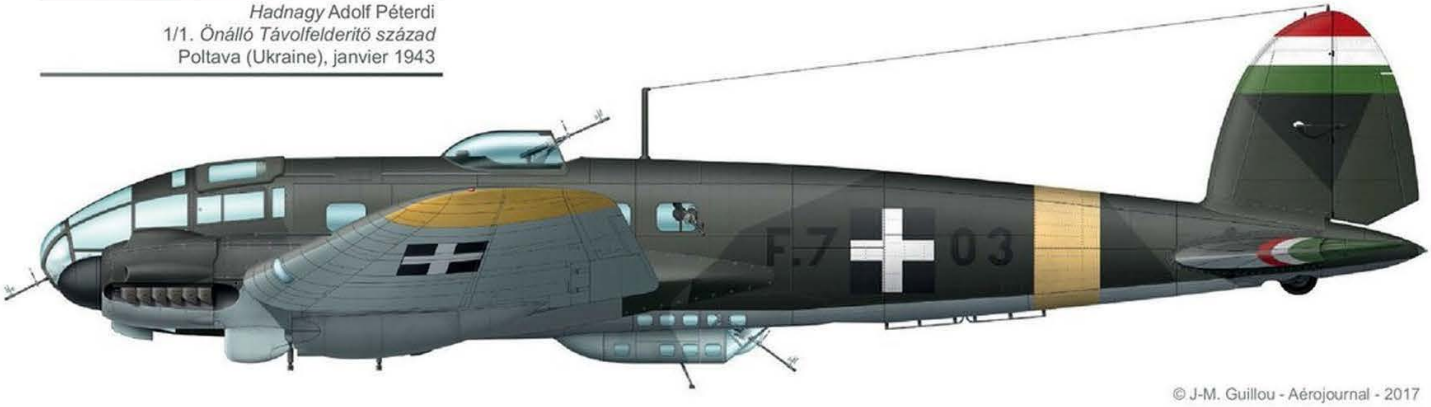
H-2 : ne diffère que par ses moteurs Jumo 211 A-3 de 1 100 ch. Il en est construit 502 exemplaires (182 par Arado, 140 par ATG et 180 par HWO).

H-3 : copie conforme du He 111 P-4, mais à moteurs Jumo 211 D-1 de 1 200 ch, mise en production fin août 1939. Un canon MG FF de 20 mm est monté à l'avant de la gondole ventrale, mais son efficacité reste douteuse. Il s'agit de la première variante « standard » ; 504 exemplaires en sont assemblés jusqu'à la fin de l'année 1941 (soit 182 par HWO, 196 par Arado et 126 par ATG).

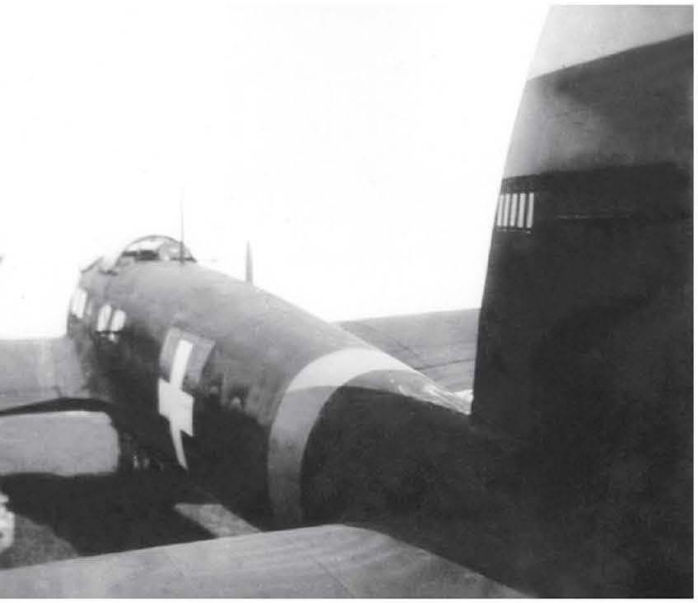
▶ Le second He 111 P-2 vendu à la Hongrie est utilisé, comme le premier, par la 1/1. *Önálló Távolfelderitö század*. Il porte les anciennes marques de nationalité, qui seront abandonnées le 12 mars 1942 en faveur de croix plus « germaniques » et plus faciles à identifier par leurs puissants alliés. Ces deux appareils, B.701 et B.702, recevront ultérieurement une nouvelle immatriculation : F7+01 et F7+02. (Collection D. Bernad)

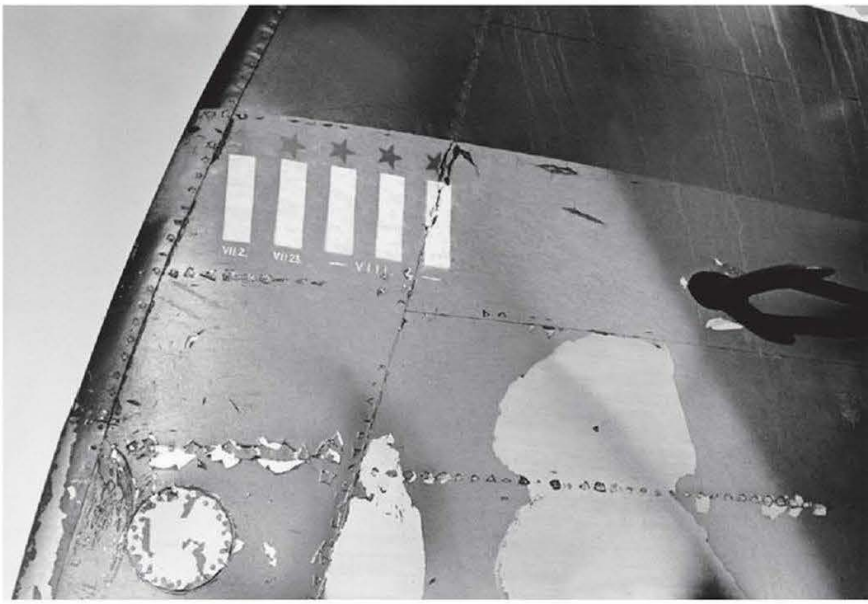
Heinkel He 111 P-2 (F.703)

Hadnagy Adolf Péterdi
1/1. *Önálló Távolfelderitö század*
Poltava (Ukraine), janvier 1943



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017





Le F7+06, un P-2 hongrois, porte cinq marques de victoire sur la dérive. Comme les autres He 111 P, il sert à la reconnaissance stratégique sur le front de l'Est au sein de la 1re escadrille autonome. (Collection D. Bernad)

Sans aucun doute la dérive du F7+06. On peut lire les dates des victoires : VII.2. – VII.23. – VIII.4. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

Dans le cadre de la restructuration de sa force aérienne, la Roumanie obtient 32 H-3 neufs en janvier 1940 ; numérotés de 1 à 32, ils équipent le *Grupul* 5 *bombardament* (*Escadrile* 78, 79 et 80). Le projet de construction sous licence de cette version par la Fabrica de Avions SET à Bucarest n'aboutira pas.

Le H-3 est la dernière version produite par les sous-traitants de Heinkel ; ceux-ci sont désormais priés de concentrer leurs activités sur la fabrication de Ju 88 A. Seule l'usine de Rostock-Marienehe poursuivra la construction du He 111.

H-4 : se distingue du H-3 par la suppression de la trappe de la soute gauche et le renforcement du plancher afin d'accrocher deux râteliers externes PVC 1006 L capables d'accueillir chacun une bombe de 1 000 kg ; l'intérieur de cette soute est occupé par les deux réservoirs que l'on trouve sur le P-4. Certaines machines sont modifiées pour porter une ou deux torpilles LT F5b.

H-5 : variante à long rayon d'action, avec deux réservoirs de 835 litres de carburant (plus deux de 115 litres d'huile). Un nouveau râtelier, dit « universel », est plaqué sous le ventre de l'avion, permettant d'emporter deux bombes SC 1000, ou bien une PC 1400, une SD 1700 ou une SC 1800 Satan (capable de tout pulvériser ou presque). Poids maximal, un peu plus de 14 tonnes ; distance franchissable, 3 100 km – mais avec seulement 500 kg de charges offensives. Certaines machines seront équipées en rattrapage de moteurs Jumo 211 F-1 à compresseur entièrement caréné, développant 1 400 ch au décollage.

Les He 111 H-4 et H-5 sont construits à 560 exemplaires entre juillet 1940 et avril 1941. Les lignes d'assemblage d'Oranienbourg ayant été reconverties en faveur du Ju 88 et du He 177, la production du He 111 est désormais entièrement reprise à Rostock-Marienehe.

H-6 : constitue la variante de référence par excellence : pas moins de 1 775 machines sortent du site de Rostock entre avril 1941 et septembre 1942 – aucune autre n'atteindra ce nombre. Avec ses deux Jumo 211 F-1 entraînant chacun une hélice tripale en bois Junkers-Hamilton HPC, le H-6 manifeste une grande polyvalence ; ses râteliers externes peuvent accueillir la plus grosse bombe aérienne jamais développée pour la Luftwaffe – la SC 2500 de 2 500 kg (évidemment, dans ce cas, la distance franchissable est limitée à 1 000 km et le décollage est assisté par des fusées d'appoint).

Si l'armement défensif de base consiste en six MG 15 mobiles, une MG 17 fixe dans la pointe arrière et un canon MG FF de 20 mm dans la partie avant de la gondole ventrale, il variera en fonction des besoins des unités opérationnelles (notamment l'installation d'un MG FF dans la pointe avant) ; les *Staffeln* employées dans l'attaque des locomotives et la chasse de nuit n'hésiteront pas à monter quatre canons de 20 mm dans un conteneur ventral et deux MG 17 fixes tirant vers l'avant !

Quelques H-6 équipés du système de guidage FuG 203 Kehl sont envoyés à Foggia pour tester le lancement des bombes planantes FX 1400 et Fritz X ; toutefois, malgré ses qualités reconnues, le He 111 s'avère une piètre plate-forme pour ces engins particuliers, et les essais ne déboucheront sur rien de concret. D'autres H-6, appartenant à la 5./KG 101 et ayant reçu un altimètre à impulsions modulées FuG 103, servent de banc d'essai au BV 246 Hagelkorn, une autre bombe planante ; le très mauvais comportement de cette arme obligera le RLM à annuler ses commandes.

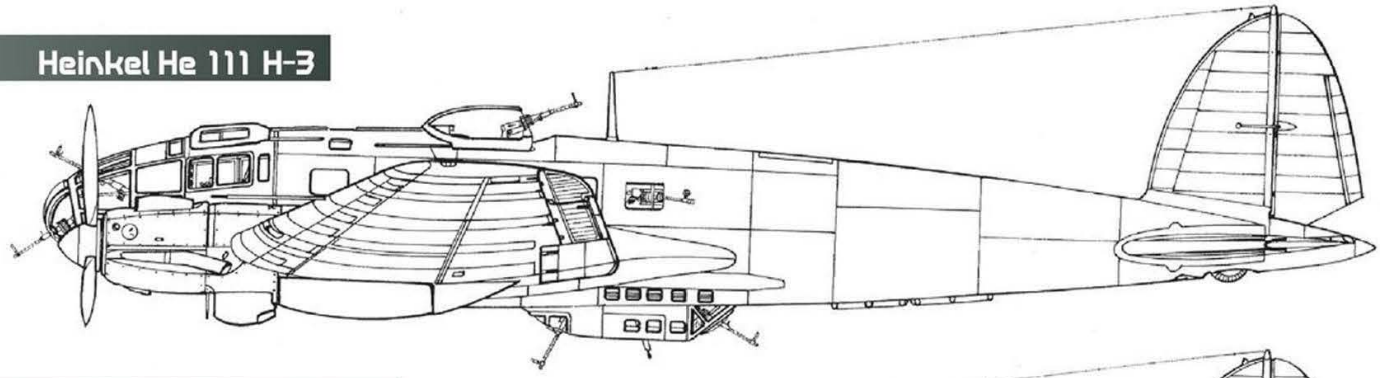
En 1942, la Roumanie obtient 15 exemplaires, numérotés de 47 à 60 ; selon les archives allemandes, ce pays aurait reçu un total de 57 He 111 de diverses versions.

H-6/TORP : sous-variante de torpillage.

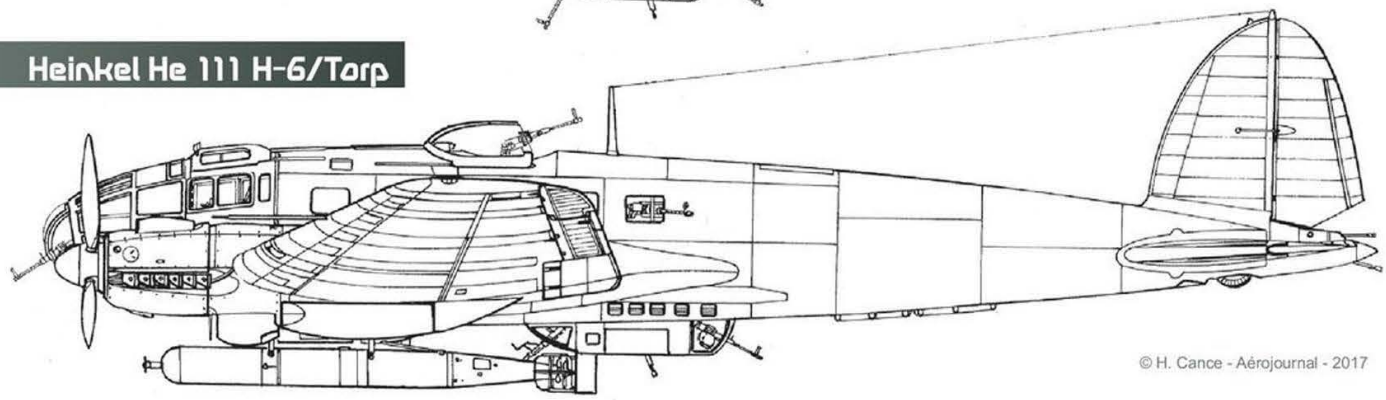
H-7 et **H-9 :** n'ont jamais existé.

À l'initiative de certaines unités, les ateliers installeront une MG 15 dans la pointe arrière, télécommandée depuis le poste de tir dorsal. Son efficacité était sans doute plus psychologique que réelle. (E-N Archives)

Heinkel He 111 H-3



Heinkel He 111 H-6/Torp



© H. Cance - Aérojournal - 2017

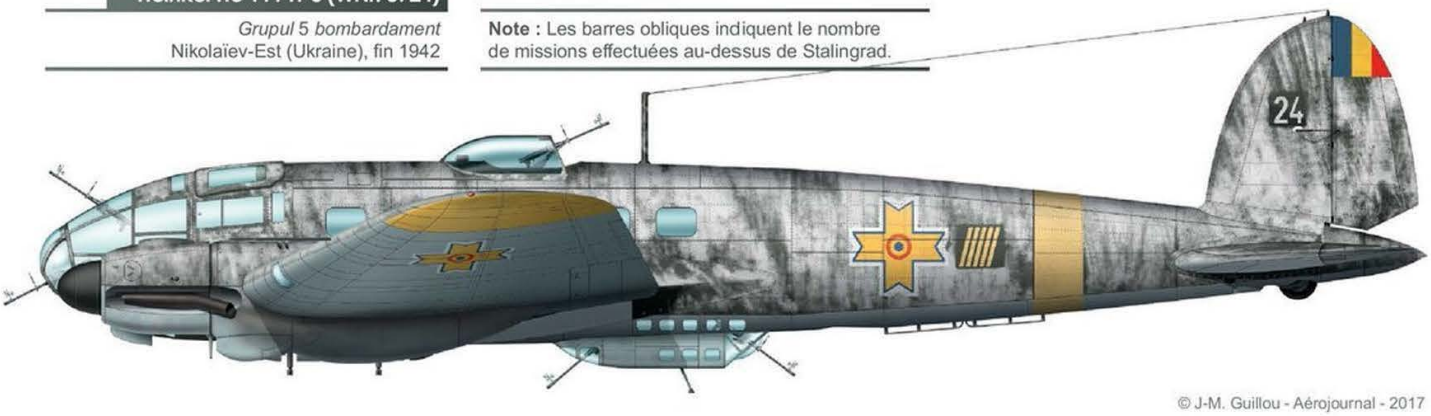
H-8 : 30 exemplaires prélevés sur la chaîne d'assemblage des H-6. Ils sont équipés d'un cerclage d'acier partant d'un saumon d'aile à l'autre, baptisé « Kuto-Nase » ; son but est de permettre à l'appareil de traverser sans dommage les barrages de ballons captifs protégeant la quasi-totalité des sites visés par les bombardiers allemands en Grande-Bretagne. En cas de rencontre avec un câble, celui-ci va glisser jusqu'à la partie extérieure du « Kuto-Nase », spécialement affûtée pour le couper net. En théorie, c'est efficace ; en pratique, les 250 kg du dispositif et du lest nécessaire pour rééquilibrer le CG, ainsi que sa traînée supplémentaire, pénalisent sérieusement les performances de l'avion, même avec un armement défensif et offensif réduit au maximum (deux MG 15 et une tonne de bombes). La nette dégradation des qualités de vol en fait une machine immédiatement détestée par ses équipages. Quelques H-8 sont utilisés opérationnellement, mais tous sont rapidement débarrassés de cet équipement encombrant et recyclés comme remorqueurs de planeurs sous la dénomination de H-8/R2.

▲ Au fil des variantes, l'armement avant se musclera, comme le prouve la présence d'un canon MG FF de 20 mm dans le nez de ce He 111 H-16. (E-N Archives)

Heinkel He 111 H-3 (WNr. 3724)

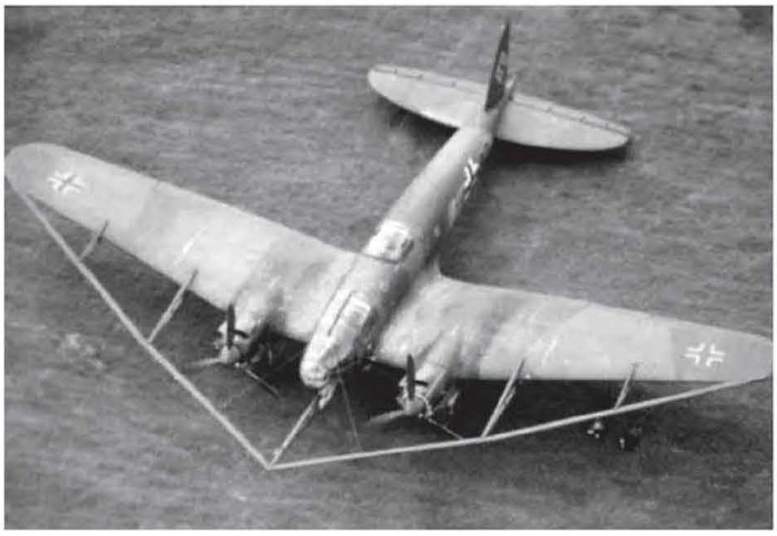
Grupul 5 bombardament
Nikolaïev-Est (Ukraine), fin 1942

Note : Les barres obliques indiquent le nombre de missions effectuées au-dessus de Stalingrad.



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Sur ce cliché, on peut compter vingt He 111 H-6 en cours de montage à Rostock. Le fait de voir des cellules à différents stades d'assemblage un peu partout et dans tous les sens contraste fortement avec les images des usines américaines appliquant un taylorisme pur et dur. Néanmoins, ce site produira une moyenne de trois machines par jour entre avril 1941 et septembre 1942. (E-N Archives)



Cette vue plongeante permet de bien appréhender la forme du « Kuto-Nase » de ce He 111 H-8. La dangerosité de ce dispositif et la traînée supplémentaire qu'il générait ont fait immédiatement détester cette variante par les équipages. (Collection H. Obert)

H-10 : identique au H-8, mais avec un « Kuto-Nase » de forme améliorée ; il est vraisemblable que cette variante n'ait jamais été construite en série. Selon Jiří Rajlich [1], grand spécialiste de l'aviation des pays de l'Europe centrale, l'aviation slovaque aurait reçu deux H-10 (S-81 et 82), qui, désarmés, ont servi à l'école des parachutistes de Tri Duby, puis au transport de troupes. Toutefois, selon leurs *Werknummern*, ce serait plutôt des H-2.

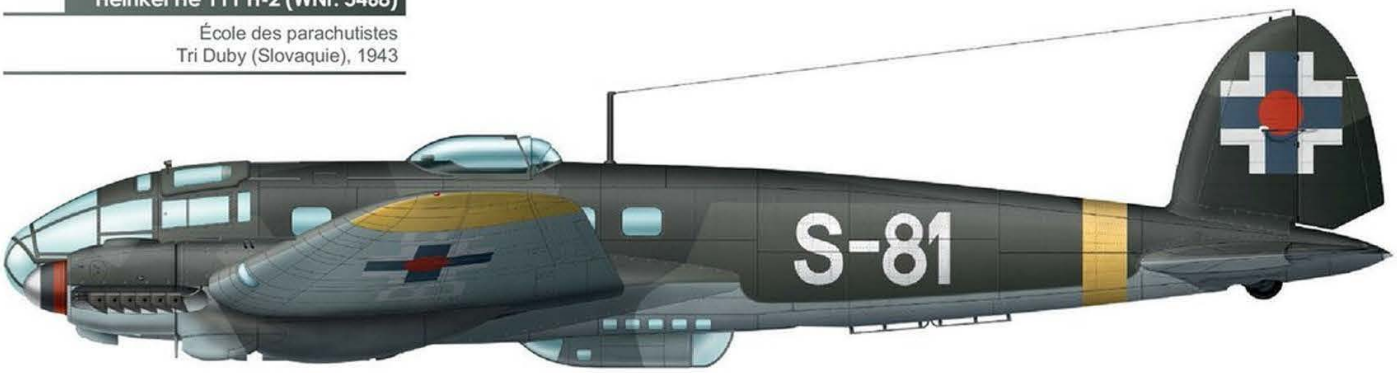
Heinkel He 111 H-8

Stab/KG 53
Lille-Nord (Nord), septembre 1940

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 H-2 (WNr. 5468)

École des parachutistes
Tri Duby (Slovaquie), 1943



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

3 LES ULTIMES VARIANTES

Le RLM a prévu de fermer les chaînes de Rostock après la sortie du dernier exemplaire du H-6 en septembre 1942. Le relais doit être pris par le He 177, mais, à cette époque, l'avenir de cet appareil reste incertain [2]. À l'été 1942, l'aviation de bombardement ne peut guère compter que sur les Do 217 E/K et l'indémodable Ju 88 A – la relève semble bien lointaine, à l'image du Ju 288. À son grand dam, le RLM n'a d'autre choix que de maintenir le He 111 en production.

H-11 : fabriqué à 480 exemplaires entre octobre 1942 et juillet 1943 avec deux Jumo 211 F-2, mais il se singularise surtout par son armement : nouveau râtelier PVC externe pour accueillir cinq bombes de 250 kg, ou quatre de 500, ou encore deux de 1 000. Le poste de tir dorsal, désormais entièrement clos par une verrière blindée, est équipé d'une MG 131 de 13 mm ; le poste de tir arrière dans la gondole ventrale reçoit une MG 81 Z (jumelage de deux MG 81 de 7,92 mm) ; la mitrailleuse dans la pointe avant est remplacée d'origine par un canon MG FF de 20 mm. Le blindage est renforcé aux points les plus sensibles, les plaques pouvant être larguées en vol en cas de besoin.

H-11/R1 : reçoit une MG 81 Z dans chaque poste de sabord.

H-11/R2 : adapté au remorquage de planeurs.

H-12 : conçu pour recevoir deux bombes planantes Henschel Hs 293 A, logées sous le fuselage et guidées par un émetteur FuG 203b Kehl III installé dans le poste de tir dorsal désarmé (ses antennes étant montées dans la pointe avant) ; la gondole ventrale est supprimée et l'équipage réduit à quatre hommes. Selon certaines sources, 50 exemplaires auraient été produits, ce qui semble beaucoup pour une variante qui n'aura aucun avenir. Quatre machines sont confiées à la *Versuchsstaffel* 293, à Garz (sur l'île d'Usedom), sous les ordres du *Hauptmann* Franz Hollweck ; le 7 mai 1943, cette unité expérimentale est dissoute et incorporée au II./KG 100, dont Hollweck devient *Kommandeur*. Les résultats des He 111 n'ayant pas été satisfaisants, l'expérience sera poursuivie avec des He 177 et Do 217. Deux H-12 sont dédiés aux tests du Hs 293 D à guidage par télévision à Pennemünde-West début 1944 ; là encore, le He 111 échouera à l'examen de passage.

H-14 : variante de marqueur de cibles (*pathfinder*) bourrée d'électronique : FuG FuMB 4 Samos (radar de recherche couplé au radiocompas Peil-GV et à l'amplificateur de signal APZ 5), FuG 351 Corfu (détecteur de radar) et émetteur-récepteur AP 25, tous insensibles aux brouillages. Les 100 exemplaires produits sont en fait d'anciens modèles reconditionnés, mais la plupart serviront comme remorqueurs de planeurs (H-14/R2), sans leur équipement sophistiqué.

H-15 : probablement modifié pour transporter trois bombes planantes BV 246 Hagelkorn (à raison d'une sous chaque aile intérieure et la troisième sous le ventre, décalée du côté gauche). Comme le H-12, cette variante ne dispose pas de gondole ventrale, et, de la même manière, elle sera rapidement abandonnée après le fiasco de cette nouvelle arme ; les rares exemplaires finiront comme remorqueurs de planeurs.

[1] *Slovenští Letci, 1939-1945* – J. Rajlich & J. Sehnal – éditeur inconnu, 1991.

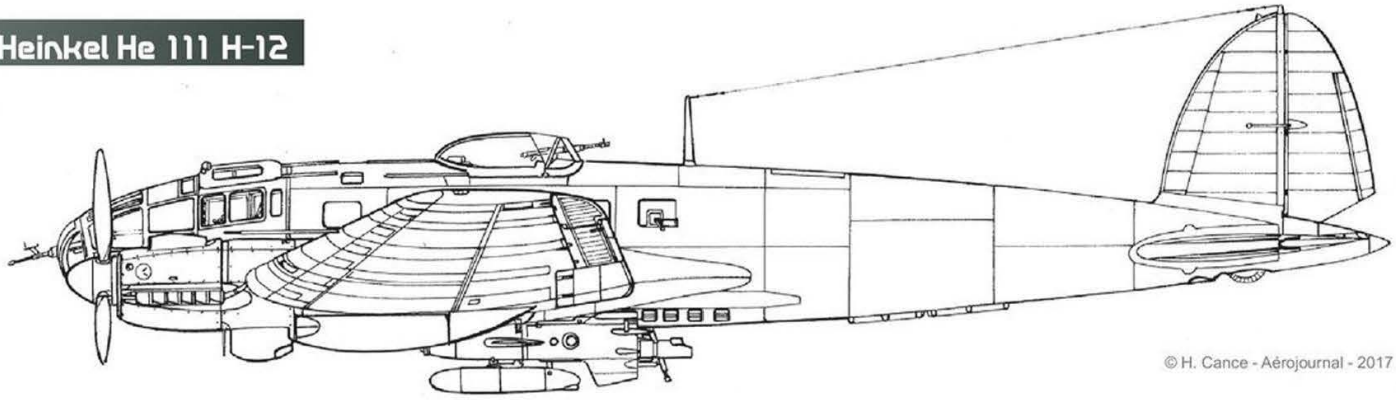
[2] Cf. *Aéro-Journal* n° 57 (février 2017).

Heinkel He 111 H-11

5./KG 53 (A1+AN)
Capturé à Kiev (Ukraine) le 6 novembre 1943

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 H-12



© H. Cance - Aérojournal - 2017

H-16 : nouvelle variante « standard » équipée de deux Jumo 211 F-2 de 1 340 ch, capable de transporter un maximum de 3 250 kg de charges offensives ; dans ce cas, deux fusées (R-*Gerät*), fixées sous les ailes et largables après utilisation, permettent de soulager les moteurs au décollage. Avec le râtelier PVC externe du H-11 et les soutes remplies de carburant, l'appareil peut franchir 2 900 km. L'armement défensif de base est celui du H-11, mais l'avion peut se plier à toutes sortes d'exigences dans ce domaine.

Conscients que l'écart de performances entre le He 111 et les chasseurs ennemis ne cesse de se creuser et que le H-16 ne pourra jamais être élu « bombardier de l'année 1943 », les ingénieurs de EHAG s'emploient à en faire au moins un appareil polyvalent, capable de répondre du mieux possible aux multiples demandes des unités opérationnelles sans perturber les chaînes d'assemblage. Ils ont alors recours aux *Rüstsätze*, ces kits de conversion faciles à monter (et démonter) dans les *Frontebetriebreparaturen* (ateliers du front), voire sur les aérodromes :

- **R1** : remplacement du poste de tir dorsal par une tourelle électrique DL 131/1C armée d'une MG 131 ;
- **R2** : installation d'une perche pour le remorquage de planeurs ;
- **R3** : avion éclaireur, semblable au H-14.

Deux *Umrüst-Bausätze*, uniquement montables en usine et concernant deux différents types de râtelier externe, sont également disponibles ; ils peuvent être combinés aux *Rüstsätze*.

Lancée en décembre 1942, la production du H-16 s'élève à environ 1 200 exemplaires ; elle s'arrêtera en novembre 1943.

H-18 : variante de guerre électronique incorporant un radar FuG 200 Hohentwiel, dont les antennes sont installées en triangle sur la pointe avant ; elle dispose de tout l'équipement intégré par le H-14, et l'équipage est porté à six hommes, avec l'arrivée d'un radariste. Les quelques exemplaires livrés, tous des anciennes variantes recyclées, sont utilisés pour diriger la chasse de nuit sur le front de l'Est et pour brouiller les signaux de la RAF sur le front de l'Ouest ; dans ce dernier cas, ils appartiennent au *Sonderkommando Rastedter*, du nom de son chef (l'*Oberleutnant* Siegfried Rastedter), basé à Bordeaux-Mérignac et placé sous les ordres du III./KG 40 (ce *Kommando* est dissous en avril 1944).

[3] Ou par la *Versuchsverband/ ObdL* pour des missions de reconnaissance stratégique.

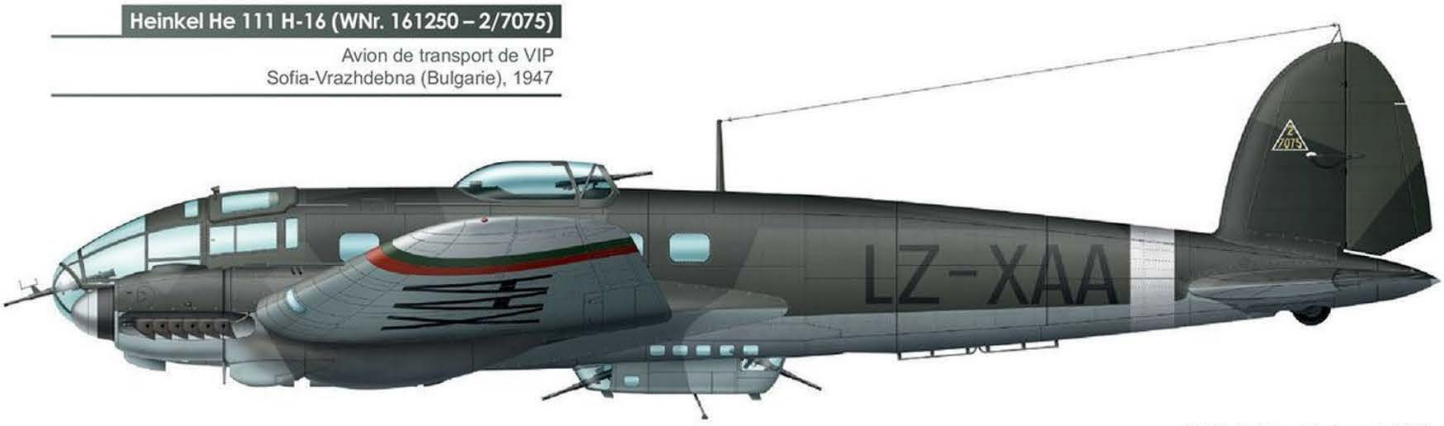
H-20 : arrive sur les chaînes de montage en décembre 1943 ; armé d'origine de la tourelle DL 131/1C. Quatre *Rüstsätze* sont proposés : – R1 : transformation des soutes à bombes pour accueillir seize parachutistes ; équipage réduit à trois hommes – R2 : remorqueur de planeurs – R3 : bombardier de nuit équipé de pare-flammes ; peut accommoder 3 000 kg de charges offensives ; armement défensif composé d'une MG 131 dans la pointe avant et dans la gondole ventrale, et de deux MG 81Z en sabord – R4 : se différencie du R3 par la possibilité de loger 20 bombes antipersonnel de 50 kg sur des râteliers externes.

Le H-20 est la dernière variante produite en grande série (environ 770 unités) avant l'arrêt définitif des chaînes de montage du Heinkel He 111 à Rostock-Marienehe en septembre 1944. Les premiers exemplaires sont pris en compte par le I./KG 4 fin janvier 1944.

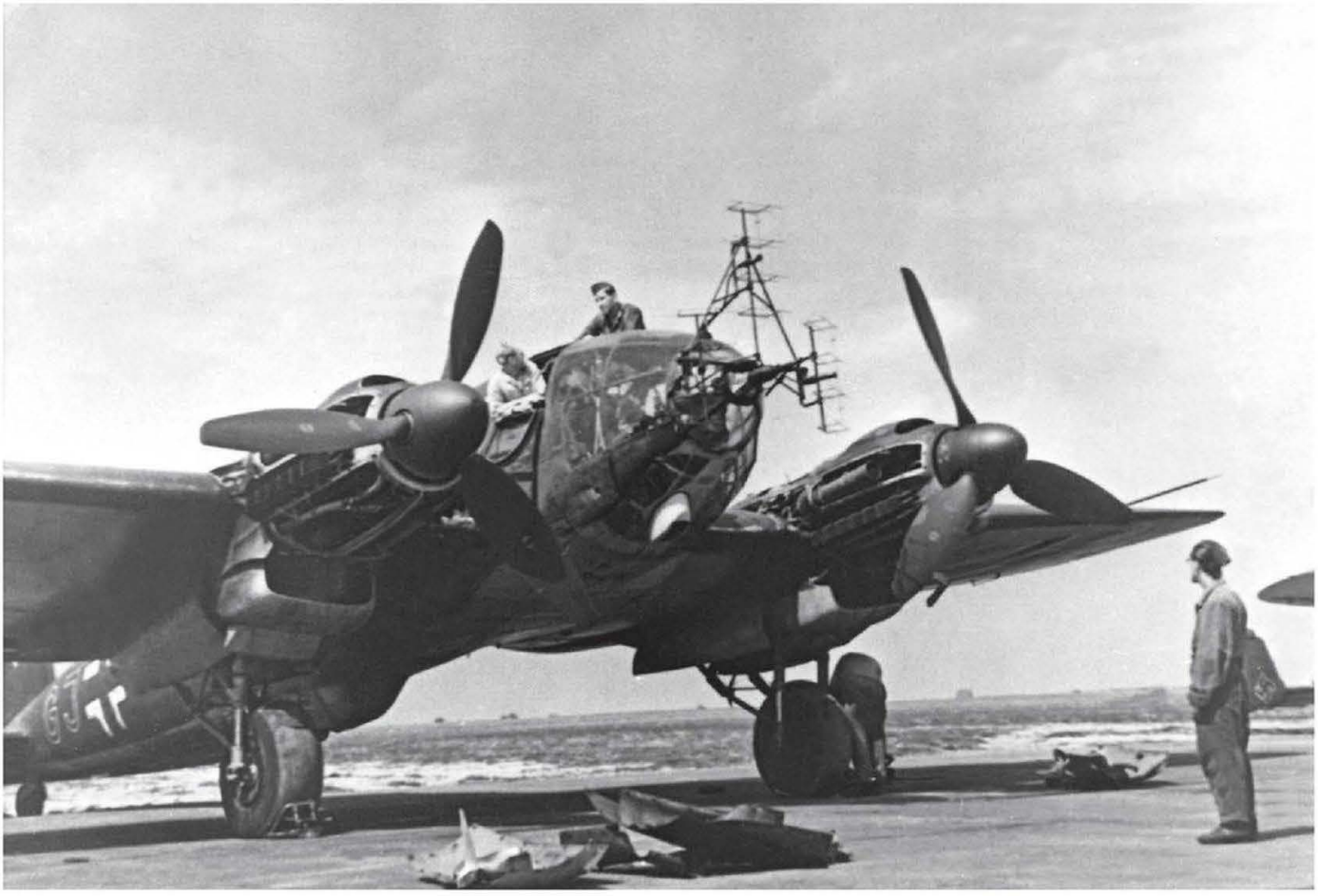
H-21 : les 22 premiers sortent avec des moteurs Jumo 211 F-2, mais les suivants bénéficient de Jumo 211 E-1 avec compresseur à deux étages de 1 750 ch, offrant une vitesse maximale en

Heinkel He 111 H-16 (WNr. 161250 – 2/7075)

Avion de transport de VIP
Sofia-Vrazhdebna (Bulgarie), 1947



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



charge de 480 km/h et permettant de porter le poids maximal à 15 980 kg (avec 3 000 kg de bombes). On ignore le nombre construit, mais la production s'arrêtera, elle aussi, en septembre 1944. Certains H-21 sont spécialement aménagés pour transporter le fameux V1 (ou Fi 203) sous l'aile droite ; ainsi équipés, ils sont rebaptisés H-22.

H-23 : conçu pour l'aviation slovaque, qui demande un appareil pour des missions spéciales, capable de larguer huit parachutistes. En fait, le petit nombre assemblé est préempté par la KG 200 [3], qui les utilisera pour des missions de bombardement classique.

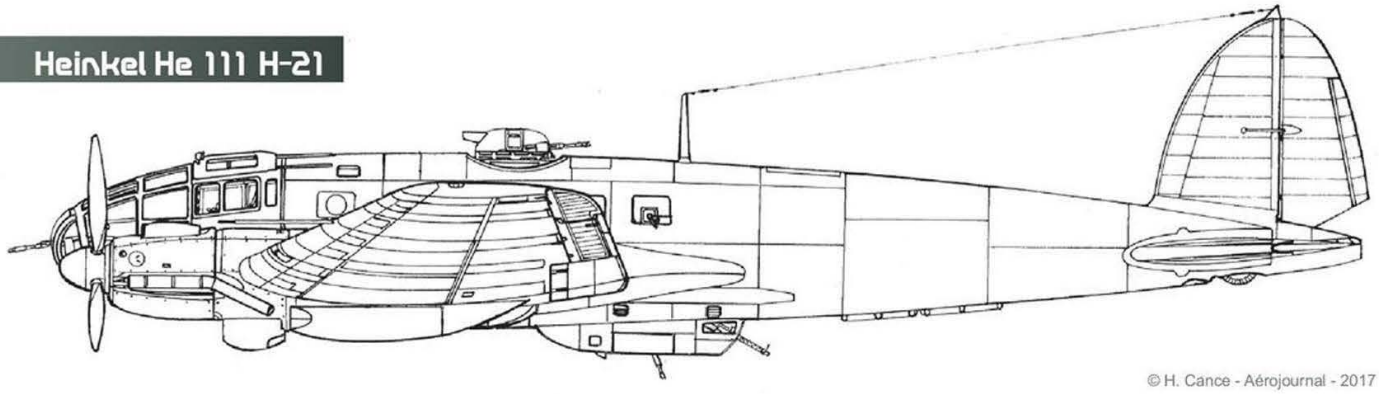
▲ Le He 111 H-18 (GJ+CW) équipé d'un radar Lorenz FuG 200 Hohentwiel, probablement aux essais à Werneuchen, fin 1943. Quelques exemplaires livrés au *Sonderkommando Rastedter* seront utilisés pour le brouillage des radars aéroportés britanniques ; en avril 1944, cette unité sera rebaptisée *Horch und Störstaffel* 2 (escadrille d'écoute et de brouillage). La disposition des antennes devait être tout sauf pratique pour le pilote. (Collection de l'auteur)

HE 111 R

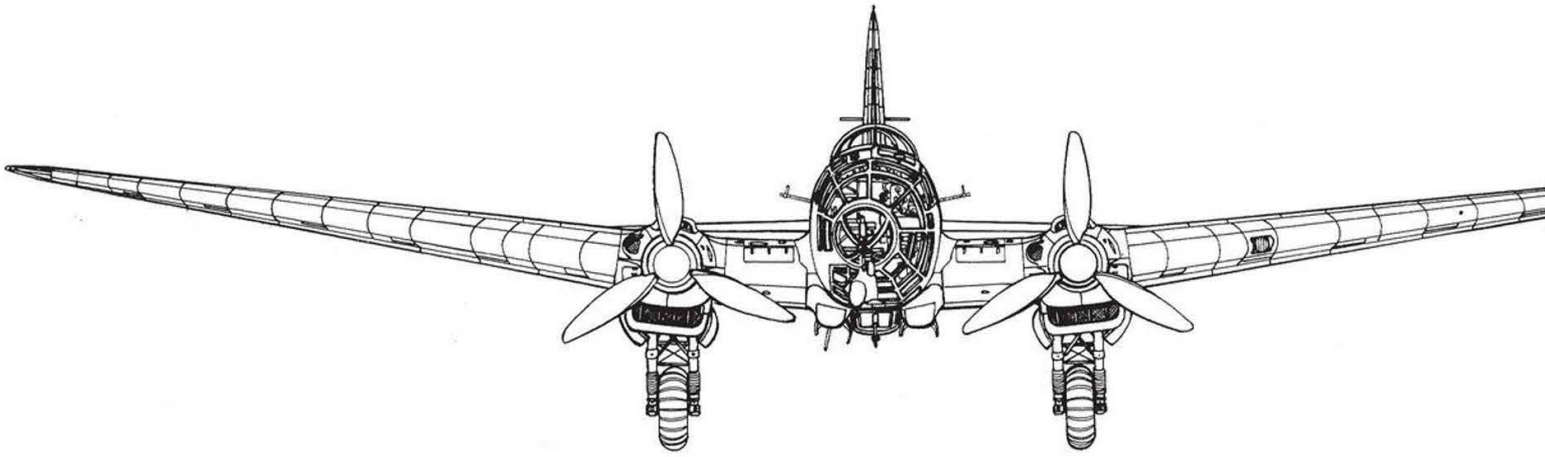
R-1 : version de bombardier à haute altitude avec deux Jumo 211 F-1 à turbocompresseurs et radiateurs annulaires ; rapidement abandonnée.

R-2 : à moteurs DB 603 U et turbocompresseurs TK 9 AC, censés délivrer 1 810 ch au décollage et 1 600 ch à 12 800 m. Un prototype, le V32, est testé au début de l'année 1944, mais le programme n'ira pas plus loin.

Heinkel He 111 H-21



© H. Cance - Aérojournal - 2017



Heinkel He 111 H-16

Plans au **1/100e**

© Hubert Cance - 2017

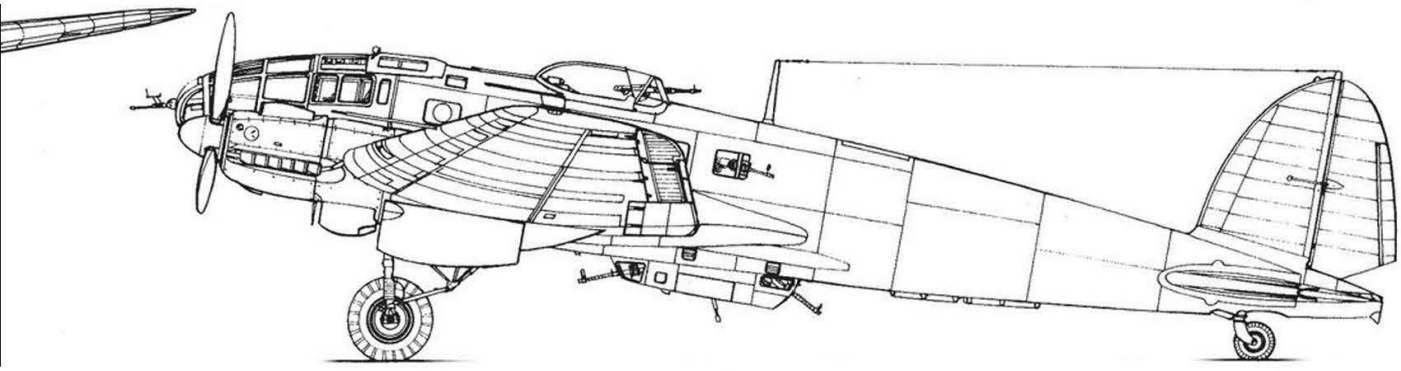
Bombardier moyen bimoteur
Cinq hommes d'équipage

Motorisation

Deux Junkers Jumo 211 F-2 de 12 cylindres en V inversé refroidis par liquide, développant chacun 1 350 ch au décollage et 1 060 ch à 5 300 m.

Morphologie

Envergure	22,60 m
Longueur	16,40 m
Hauteur	4,00 m
Surface alaire	86,53 m²
Poids :	
En ordre de vol	8 680 kg
Maximal en charge	14 000 kg



Performances (en charge maximale)

Vitesse maximale	406 km/h à 6 000 m 350 km/h au niveau de la mer
Distance franchissable max.	2 060 km (à 5 000 m, à la vitesse de croisière de 385 km/h)
Temps de montée à 2 000 m	8 min 30 s
à 6 000 m	42 min
Plafond pratique	6 700 m

Armement

Offensif : 2 000 kg au maximum, pouvant être répartis en 32 bombes de 50 kg ou 8 de 250 kg en soute interne ; deux bombes de 1 000 kg ou une de 2 000 kg sur râtelier externe

Défensif : Un canon MG FF de 20 mm et une mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm dans la pointe avant, une mitrailleuse MG 131 de 13 mm dans le poste de tir dorsal, une mitrailleuse jumelée MG 81 Z de 7,92 mm dans la gondole ventrale tirant vers l'arrière, un MG FF de 20 mm dans la gondole ventrale tirant vers l'avant et deux MG 81 Z dans les sabords.

▲ Un He 111 Z de la *Luftlandgeschwader* 1 à Zaporozhye-Süd, à la fin de la bataille de Stalingrad, début 1943. Ce « monstre » servira au ravitaillement de la tête du pont du Kouban, menacée par la percée soviétique sur la Volga. On note le canon MG FF dans la pointe avant droite et les réservoirs supplémentaires sous le ventre. (© ECPAD/France/Photographe inconnu)

4 Z COMME... GIGANTISCH !

Question : comment remorquer dans les airs des planeurs aussi énormes que les Ju 322 Mammut et Me 321 Gigant alors en cours de développement ? Question subsidiaire : qui a eu la réponse ? En fait, on n'en sait rien – et peu importe [4]. Il est décidé d'accoupler deux cellules de He 111 H-6, réunies par un moignon d'aile médian de 12,80 m d'envergure, hébergeant un cinquième moteur Jumo 211 F-2 et incorporant deux réservoirs d'essence (portant la capacité interne à 8 250 litres) et deux d'huile, car l'appareil peut tenir l'air pendant près de dix heures en croisière économique avec quatre réservoirs externes accrochés sous les fuselages ! Le projet est baptisé He 111 Z ou *Heinkel-Zwilling* (jumeaux).

Le pilote s'installe dans le fuselage gauche, où tous les instruments sont mis à sa disposition ; le copilote, qui occupe aussi la fonction de navigateur, prend place dans le fuselage droit, où il peut agir sur un manche et un palonnier en double commande, mais pas sur la manette des gaz réservée au pilote ; il est responsable du fonctionnement de l'ensemble du train d'atterrissage situé de son côté, mais aussi des volets des radiateurs des moteurs trois, quatre et cinq. Un mécanicien, un radio et un mitrailleur s'installent dans le fuselage gauche, et un mécanicien et un mitrailleur dans le droit.

L'envergure du He 111 Z est portée à 35,40 m et son poids à vide à 21 500 kg (28 600 kg en charge). Pour soulager les moteurs au décollage, il est prévu de monter des fusées d'appoint (R-*Gerät*) Walther, à raison d'une de 500 kgp sous chaque fuselage et de deux de 1 500 kgp de part et d'autre du cinquième moteur. Dans ces conditions, le He 111 Z peut remorquer un Me 321 à la vitesse maximale de 220 km/h et deux Gotha Go 242 à 250 km/h à une altitude de 4 000 m. Il est même capable de prendre en remorque trois Go 242, mais cette configuration ne sera pas retenue pour des raisons de sécurité. Sans planeur, le He 111 Z peut voler sur seulement deux moteurs, à condition que la symétrie de propulsion soit respectée. Lors de leurs essais officiels, commencés à Rechlin à la fin de l'année 1941, les deux prototypes, V1 et V2 [5], confirment leur aptitude à la tâche qui leur est impartie ; il est juste conseillé au pilote d'être très prudent dans les virages. Le RLM passe alors commande de 10 Z-1, dont 3 sont assemblés à partir de cellules de H-6 et les autres à partir de H-16 ; ils sont pris en compte par la Luftwaffe à la fin du printemps 1942.

Le RLM se rendant compte du potentiel de cet appareil hors normes, il s'intéresse à une version de bombardement (Z-2), et à une de reconnaissance (Z-3). La première est capable de transporter quatre bombes de 1 800 kg ou des bombes planantes sur une distance de 4 000 km ; la seconde, bourrée de carburant, peut franchir plus de 6 000 km. Le RLM s'est réveillé trop tard ; quand ces deux variantes sont mises à l'étude, au milieu de l'année 1944, l'avenir du bombardier au sein de la Luftwaffe est largement derrière lui, et aucune des deux variantes n'entrera en production. D'ailleurs, les chaînes de montage du He 111 à Rostock-Marienehe s'arrêtent définitivement dans le courant du mois de septembre 1944.

L'histoire du CASA C-2.111 fera l'objet d'un article dans le périodique.

[4] Certains auteurs en attribuent la paternité au *Generaloberst* Ernst Udet, *Generalluftzeugmeister u. Chef des Planungsamts der Lw./RLM*, après la présentation d'un Me 321 tracté dans les airs par trois Bf 110 (*Troika-Schlepp*), solution qu'il a trouvée inefficace et dangereuse.

[5] Les He 111 Z, assemblés à partir de cellules déjà construites, recevront un *Werknummer* spécifique (de 2695 à 2706).

[6] *Jet & Prop* n° 2/10.

[7] *German Aircraft Industry and Production 1933-1945* – A. Vajda & P. Dancey – Airlife, Shrewsbury, 1998.

[8] *Heinkel He 111: A Documentary History* – H. J. Nowarra – Jane's, Londres, 1980.

[9] *Warplanes of the Third Reich* – W. Green – Doubleday, Garden City, 1972.

[10] *Heinkel He 111* vol. I – K. Janowicz – Kagero, 2010.

[11] *Heinkel He 111, An Illustrated History* – R. Forsyth – Classic Publ., Manchester, 2014.

LA PRODUCTION DU HE 111
UN MYSTÈRE DE PLUS

Combien ? Telle est la question que l'on se pose fréquemment quand il est question du nombre de machines produites pour la Luftwaffe. Si la réponse ne fait pas toujours l'unanimité chez les spécialistes, quel que soit le constructeur, en ce qui concerne EHAG, elle se complique par le fait qu'un certain nombre d'archives ont été détruites volontairement à la fin de la guerre ou si bien mises à l'abri qu'elles n'ont jamais été retrouvées.

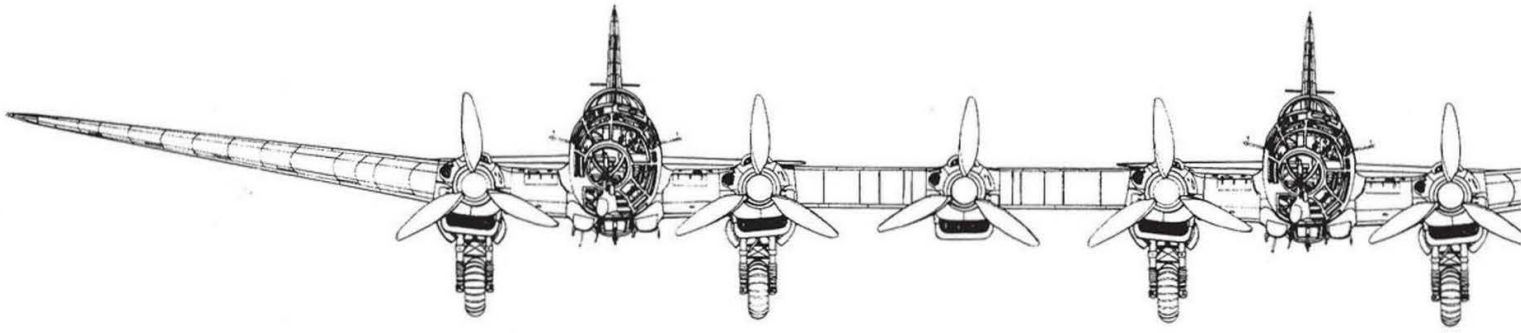
Dans une étude récente et très approfondie [6], le *Dr.* Volker Koos évoque le nombre de 7 700 exemplaires. Ferenc Vajda et Peter Dancey [7] donnent celui de 5 678 produits entre septembre 1939 et fin 1944, auxquels s'ajoutent 298 entre 1935 et 1938 – malheureusement, ils ne donnent pas la répartition des 236 exemplaires achevés en 1939, dont une partie doit recouvrir la période entre septembre et décembre, déjà incluse dans le total de 5 678. En admettant que les cadences de sortie aient été régulières tout au long de l'année 1939, on arrive à une somme de 6 130 appareils. Heinz Nowarra [8] parle de 6 508 exemplaires, William Green [9] de plus de 7 300, tandis que Krzysztov Janowicz [10] élude adroitement la question dans ce qui constitue pourtant l'une des meilleures publications sur le sujet. Nous n'avons pas trouvé ce renseignement dans l'ouvrage de Robert Forsyth [11], sans doute parce qu'il est extrêmement confus, le développement des versions et les descriptions techniques étant noyés dans le récit opérationnel.

Le lecteur devra donc rester sur sa faim – tout comme nous. ■

LES WERKNUMMERN ATTESTÉS

He 111 V1	713	D-ADAP
He 111 V2	715	D-ALIX
He 111 V3	714	D-ALES
He 111 V4	1968	D-AHAO
He 111 A-0	1438	V13
He 111 B-0	1432-1437	V6, V10 à V12, V15 & V17
He 111 B-1/B-2	1003-1265	Dornier
	1439-1456	EHAG
	1500-1519	Dornier
	1557-1558	EHAG
	1651-1667	EHAG
	1801-1813	EHAG
	2177-2216	EHAG
	2304-2343	EHAG
He 111 C	1828-1833	Rostock
He 111 E	0001-0040	Junkers
	1266-1281	Dornier
	1297-1360	Dornier
	1282-1296	Arado
	2380-2413	Arado
	5201-5240	Arado
He 111 F	2344-2367	Rostock
	2382-2392	Rostock
He 111 G	2534-2535	Rostock
He 111 H-1	2314-2302	Arado
	2415-2428	Arado
	5241-5260	ATG
	5095-5149	Oranienbourg
	5401-5440	Oranienbourg
He 111 H-2	2321-2338	Arado
	2429-2438	Arado
	2611-2650	Arado
	2697-2790	Arado
	3137-3156	Arado
	5261-5399	ATG
	5601	ATG
	5431-5600	Oranienbourg
	6799-6818	Oranienbourg
He 111 H-3	3157-3352	Arado
	3701-3732	Rostock (Roumanie)
	5602-5727	ATG
	6819-7000	Oranienbourg
He 111 H-5	3501-3700	Rostock
	3733-4092	Rostock
He 111 H-6	4093-4998	Rostock
	7001-7279	Rostock
	7315-7903	Rostock
He 111 H-11	7955-8155	Rostock
	8356-8455	Rostock
	110xxx-	Rostock
He 111 H-14	7905-7954	Rostock
He H111 H-16	8156-8355	Rostock
	8456-8556	Rostock
	160xxx-	Rostock
	161xxx-	Rostock
	162xxx-	Rostock
He 111 H-20	700xxx-	Rostock
He 111 J	5001-5094 [a]	Oranienbourg
	5150-5199	Oranienbourg
He 111 L	1884-1885	Rostock
He 111 P-1	1361-1380	Dornier
	2393-2396	Rostock
	2424	Rostock
	2428-2444	Rostock
	2446-2456 [b]	Rostock
	2458-2504	Rostock
He 111 P-2	1381-1431	Dornier
	1457-1499	Dornier
	1520-1555	Dornier
	1560-1650	Dornier
	1668-1734	Dornier
	1985-1994	Rostoc
	2121-2169	Rostock
	2217	Rostock
	2505-2519	Rostock
	2580-2694	Rostock
	2791-3000	Rostock
	3064-3126	Rostock
	3127-3128 [c]	Rostock
	3353-3360	Rostock
Heinkel He 111 Z	2695-2706	Rostock

[a] Y inclus les 24 destinés à la Turquie.
[b] Uniquement les numéros pairs.
[c] Exportés en Hongrie.
Source : *Dr. Volker Koos* (Jet & Prop n° 2/10).



Heinkel He 111 Z-1

Plans au **1/144e**

© Hubert Cance - 2017

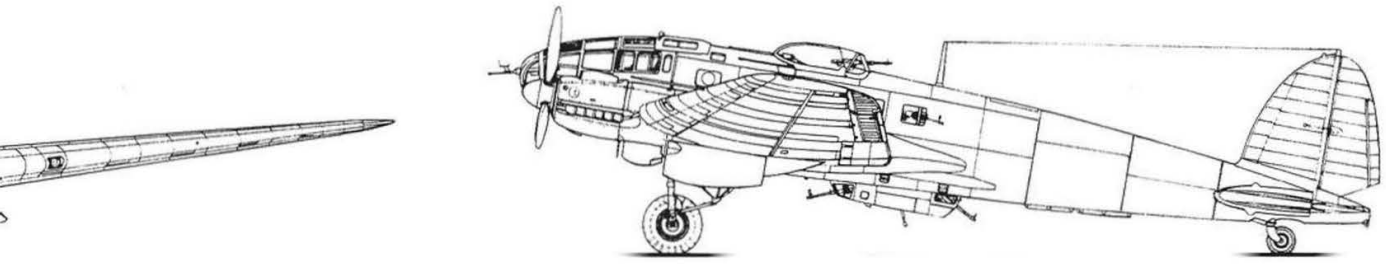
Remorqueur de planeurs lourds
Neuf membres d'équipage

Motorisation

Cinq Junkers Jumo 211 F-2 de 12 cylindres en V inversé refroidis par liquide, développant 1 350 ch au décollage et 1 060 ch à 5 300 m.

Morphologie

Envergure	35,40 m
Longueur (hors tout)	16,40 m
Hauteur (au sol)	4,00 m
Surface alaire	147,40 m²
Poids :	
En ordre de vol	25 130 kg
Maximal en charge	28 600 kg
Maximal en surcharge	30 000 kg



Armement

Offensif : Aucun

Défensif : Un canon MG FF de 20 mm et une mitrailleuse MG 17 de 7,92 mm dans les pointes avant, une mitrailleuse MG 131 dans chacun des postes de tir dorsaux, une MG 81 Z tirant vers l'arrière et un MG FF tirant vers l'avant dans chacune des gondoles ventrales, et une MG 81 Z dans chaque sabord.

Performances (au poids en ordre de vol sans planeur)

Vitesse maximale	438 km/h à 6 000 m
Vitesse de croisière économique	365 km/h à 5 800 m
Plafond pratique	10 200 m

1939

LA CAMPAGNE DE POLOGNE / 4

OU L'ESPAGNE REVISITÉE

« Le mitrailleur arrière crie : "Coup au but !", mais ce n'est pas encore le cas. Les autres bombes tombent pile sur le train. Un énorme nuage de fumée. Derrière nous, c'est l'enfer. »

Leutnant Hans Grah, 1./KG 55

Lorsque débute la Seconde Guerre mondiale le 1er septembre 1939, le Heinkel He 111 constitue le fer de lance des *Kampfgeschwader*. Que ce soit en Pologne, aux Pays-Bas ou en France, il est employé selon les schémas développés en Espagne. L'euphorie des rapides victoires remportées par les armées allemandes entre septembre 1939 et juin 1940 masquera encore un certain temps des pertes beaucoup plus lourdes que celles qu'escomptait la Luftwaffe à l'aune de ce qui s'était passé dans la péninsule ibérique. Ce n'est qu'un avant-goût de ce qui l'attend au cours de l'été 1940.

1 LE SENTIER DE LA GUERRE

UNE EXPANSION EN TROMPE-L'ŒIL

Le 1er mai 1939, alors que Hitler a pris la décision d'envahir la Pologne, la Luftwaffe se met en ordre de bataille. La codification complexe, si typiquement bureaucratique, de ses unités disparaît au profit d'une numérotation plus simple. La Luftwaffe opte pour le séquencement par spécialité : il y aura donc une JG 1, une KG 1, une LG 1, une KGzbV 1, etc.

Le 26 août 1938 est formée la *Luftnachrichten Abteilung* 100 (section de transmission Air) à Köthen, placée sous les ordres immédiats de l'ObdL ; elle se compose de deux *Kompanien* (7. et 8.).

Des He 111 B-2 de la 8.(K)/LG 1 à Greifswald en 1939. L'appareil au premier plan porte l'ancien code de la LG 1 (« L2 »), le « 32 » signifiant qu'il appartient à la 2e escadrille du 3. *Gruppe*, c'est-à-dire la 8. *Staffel*. Le II.(K)/LG 1 a été formé par changement de dénomination du III./KG 152 le 1er novembre 1938. (E-N Archives)

Nach Warchau! Ce He 111 H de la 7./LG 1 a quitté son terrain de Powunden, l'un des aérodromes satellites de Königsberg (Prusse-Orientale, aujourd'hui Kaliningrad), et fonce vers Varsovie en ce premier jour de la guerre. (© ECPAD/France/Photographe inconnu)

La 8. *Kompanie* est rééquipée en He 111 H au cours de l'été 1939 (la 7. le sera début octobre), puis sera redénommée KGr. 100 le 18 novembre 1939. Il s'agit de la première unité au monde spécialisée dans l'éclairage des cibles (*pathfinder*), mettant en œuvre le système de guidage par radiobalise X-*Verfahren*.

Entamée dès mars 1937, l'expansion de la force de frappe de la Luftwaffe, qui voit la création de nombreux *Kampfgruppen*, masque une réalité moins glorieuse. S'opérant par dédoublement d'unités existantes, ce processus, connu sous le terme officieux de « Mutter und Tochter » (mère et fille), présente l'inconvénient d'altérer la cohésion qui existait jusque-là. Les nouveaux groupes sont composés autour d'un petit noyau d'équipages expérimentés, dont certains reviennent d'Espagne ; ils vont côtoyer de jeunes aviateurs frais émoulus des écoles, auxquels ils sont censés transmettre leurs connaissances. Cependant, formant à tour de bras les recrues en vue du futur conflit, les centres d'instruction ne paraissent guère exigeants en termes de qualité, comme le découvrent parfois avec inquiétude les commandants d'unité. Peu parmi ces néophytes sont réellement familiarisés avec les techniques de tir aérien ou de bombardement, la faute en incombant surtout au manque de champs de tir et d'avions plastrons, et à la volonté de ne pas trop puiser dans les stocks de bombes. Les seuls points positifs concernent la navigation et, dans une moindre mesure, le vol aux instruments. Les mêmes soucis se rencontrent chez les jeunes mécaniciens.

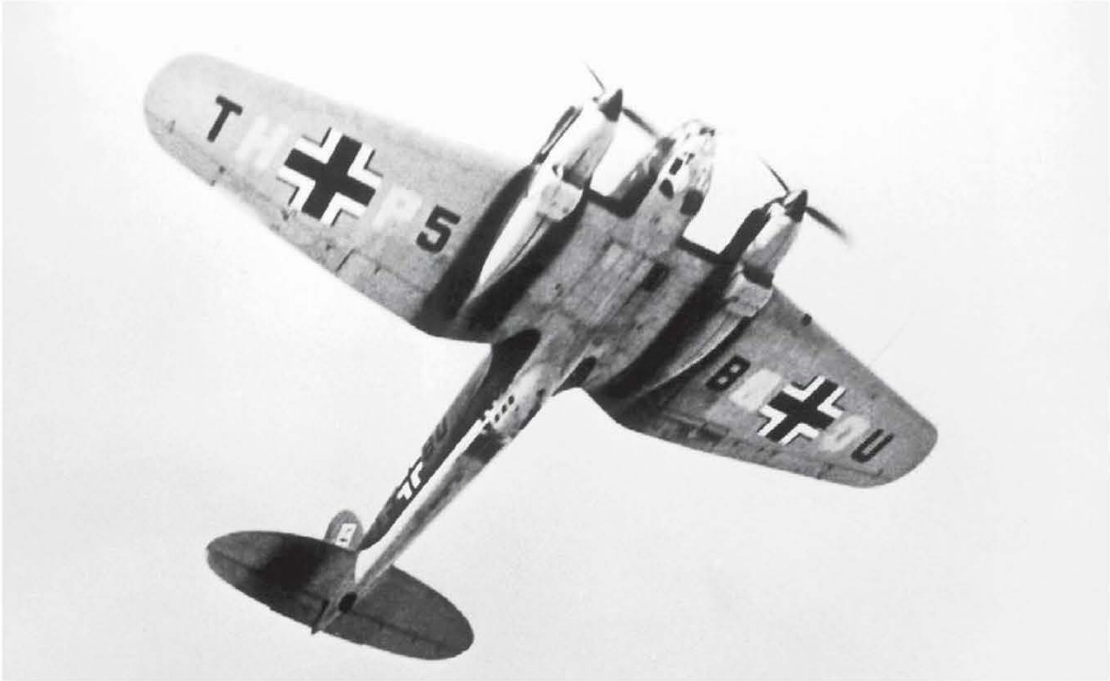
Le 31 août 1939, la Luftwaffe est en ordre de bataille, mais de là à dire qu'il ne manque pas un bouton de guêtre…

UNITÉS SUR HE 111

AU 1er MAI 1939

Nouvelle dénomination	Nouveau code	Ancienne dénomination	Ancien code	Base 01.05.39
Stab/KG 1	V4	Stab/KG 152	21	Kolberg
I./KG 1		IV./KG 152		Kolberg
Stab/KG 4	5J	Stab/KG 253	33	Erfurt-Bindersleben
I./KG 4		I./KG 253		Gotha
II./KG 4		II./KG 253		Erfurt-Bindersleben
III./KG 4		III./KG 253		Nordhausen
Stab/KG 26	1H	Stab/KG 257	72	Lunebourg
I./KG 26		I./KG 257		Lübeck-Blankensee
II./KG 26		II./KG 257		Lunebourg
Stab/KG 27	1G	Stab/KG 157	71	Hanovre-Langenhagen
I./KG 27		I./KG 157		Hanovre-Langenhagen
II./KG 27		II./KG 157		Wunstorf
III./KG 27		III./KG 157		Delmenhorst
II./KG 28	2F	II./KG 254	42	Gütersloh
Stab/KG 53	A1	Stab/KG 355	55	Ansbach
I./KG 53		I./KG 355		Ansbach
II./KG 53		II./KG 355		Schwäbisch-Hall
III./KG 53		III./KG 355		Giebelstadt
Stab/KG 54	B3	Stab/KG 254	42	Fritzlar
I./KG 54		I./KG 254		Fritzlar
Stab/KG 55	G1	Stab/KG 155	53/56	Gießen
I./KG 55		I./KG 155		Langendiebach
II./KG 55		II./KG 155		Gießen
Stab/LG 1		L2/L1	25	Greifswald
II.(K)/LG 1				Schwerin
III.(K)/LG 1				Greifswald

Des He 111 P-2 en attente de livraison à leur sortie de l'usine de Rostock. Le NO+GO porte le WNr. 3106. Leur armement défensif n'a pas encore été monté.
(E-N Archives)



[1] *Kampfgeschwader 55 Greif* – W. Dierich – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1994.

Ce He 111 H-2 de la *Wekusta* 1./ObdL montre son code tactique répété sur les intrados. Mal effacé, le SKZ HP+MO est encore lisible.
(E-N Archives)

2 FALL WEISS

LA CAMPAGNE DE POLOGNE

« Vers 10h00 – enfin – arrive le *Staffelkapitän* avec l'ordre de mission. Objectifs : la gare de Tarnow et les trains sur la voie Cracovie-Tarnow-Rzeszow. Il devrait y avoir beaucoup de convois bloqués dans ce secteur industriel. En toute hâte, on prépare les cartes, on détermine les caps, puis nous partons : première mission de guerre ! Nous sommes tous très curieux et quelque peu excités à propos de ce que nous allons voir et vivre au cours de ce vol. Est-ce que nous allons tous rentrer ? Il y a, en effet, une petite différence avec les nombreux vols que nous avons effectués en temps de paix !

▲ Des He 111 H-1 du I./KG 152 en 1939. Cette unité conservera son ancienne dénomination jusqu'à ce qu'elle devienne II./KG 1 le 18 septembre 1939. Apparemment, elle a aussi gardé son vieux code tactique « 25 ». Il semblerait que la dérive et le fuselage arrière de l'avion au deuxième plan ont été peints dans un ton très clair. (Collection H. Obert)

« Nous franchissons l'Oder. Nous survolons de nombreux terrains couverts de *Stukas*, de bombardiers, de Ju, puis nous passons au-dessus de grandes forêts. Nous prenons de l'altitude. Dessous, nous apercevons les frontières du *Reich*, faciles à reconnaître aux obstacles devant les fortifications et aux innombrables tranchées du côté polonais. Maintenant, nous survolons la Pologne ! Nous sommes frappés par la pauvreté des villages et par les chemins de terre sur lesquels nos troupes avancent. Les camions, les uns derrière les autres, soulèvent des nuages de poussière sur leur passage. Sur notre gauche, une formation de Do.17 retourne à sa base ; sur notre droite, la zone industrielle de Katowice et, devant nous, le long ruban scintillant de la Vistule. Quelque part, devant sur notre droite, se trouve Cracovie ; nous découvrons l'aérodrome. Et la *Flak* commence à nous tirer dessus ; environ 1 000 m devant, nous apercevons brusquement les boules de coton des obus antiaériens, tentatives bien dérisoires. Du front, nous n'avons encore rien vu depuis la hauteur où nous nous trouvons. « Nous traversons la Vistule ; devant nous, une immense forêt, et derrière doit se trouver la gare. Je prépare mon viseur, nous sommes à 4 000 m d'altitude. Les premières machines ont commencé à larguer. En effet, nous voyons des trains, entassés les uns derrière les autres. Je fais signe au pilote, je vise la locomotive avec mes deux premières bombes, mais elles tombent un peu à droite – dommage ! Le mitrailleur arrière crie : *"Coup au but !"*, mais ce n'est pas encore le cas. Les autres bombes tombent pile sur le train. Un énorme nuage de fumée. Derrière nous, c'est l'enfer. »

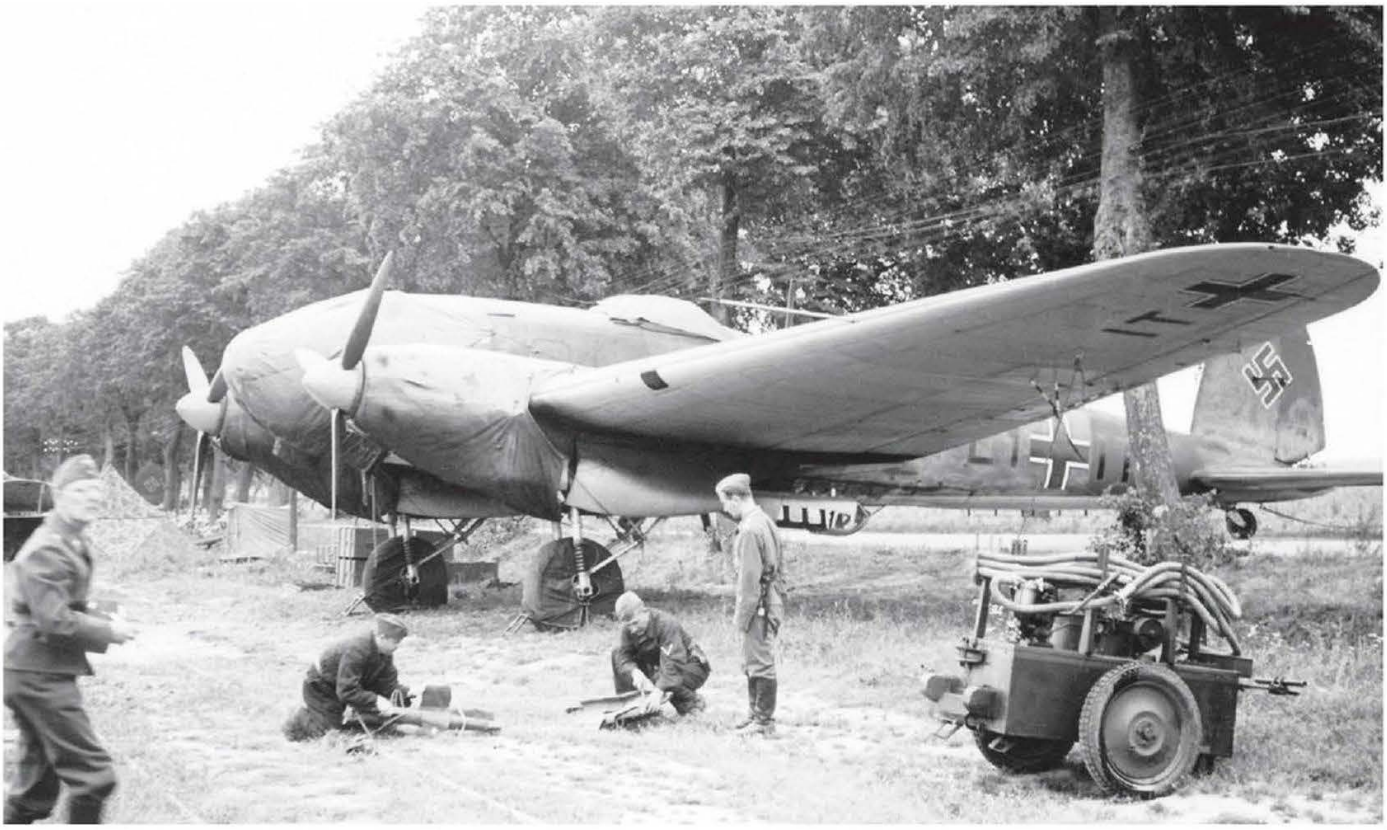
C'est ainsi que le *Leutnant* Hans Grah, de la 1./KG 55, a vécu sa première mission de guerre le 4 septembre 1939 [1].

DER GROßE SCHLAG

À partir du 24 août 1939, les unités de combat désignées pour prendre part à la future offensive contre la Pologne gagnent leurs terrains de campagne. La Luftwaffe aligne alors 787 He 111 (soit 67 % de ses effectifs totaux), une force de frappe considérable à cette époque. Hitler a fixé le jour J au vendredi 1er septembre.

Deux missions principales sont assignées à l'aviation : obtenir la maîtrise du ciel et appuyer l'avance des troupes au sol. Pour remplir la première, la Luftwaffe va avoir recours, pour la première fois, à une tactique particulière : *der große Schlag* – le « grand coup », qui est à l'aviation ce que la préparation d'artillerie est à l'armée de Terre.

▼ Revue de dernière minute du *General der Flieger* Albert Kesselring, chef de la *Luftflotte* 1, à Powunden (Tchrabrowo), base du III.(K)/LG 1. Au premier rang, de gauche à droite (sur la photo) : le *Major Dr.* Ernst Bormann, *Kommandeur* III.(K)/LG 1, *Oberst Dr.* Robert Knauss, *Kommodore* LG 1, et Kesselring. (© ECPAD/France/Photographe inconnu)



▲ Derniers jours de paix à Powunden, en Prusse-Orientale (aujourd'hui Tchrabrowo, dans l'oblast de Kaliningrad), où réside le III.(K)/LG 1. On note la manière dont sont peints les codes sous les ailes du He 111 H-1 de la 9.(K)/LG 1. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

S'illusionnant sur les résultats à long terme que peut obtenir une attaque massive contre les terrains d'aviation ennemis au premier jour de l'assaut, elle répétera inlassablement cette tactique tout au long de la guerre, à chaque grande offensive (et même jusqu'à l'opération « Bodenplatte » du 1er janvier 1945). Toutefois, dans le cas précis de la Pologne, les faits lui donneront raison, mais surtout à cause de la désagrégation rapide de l'aviation au damier rouge et blanc due à une logistique cauchemardesque qui la privera de carburant, de munitions et de rechanges. Une victoire sur un malentendu, en quelque sorte, mais dont le résultat la confortera dans ce dogme.

Contrairement à ce qu'avait imaginé Hitler, la France et la Grande-Bretagne déclarent la guerre le 3 septembre. Cette nouvelle donne contraint le Haut état-major à conserver une partie de son aviation pour faire face à la menace potentielle d'une attaque alliée sur les frontières occidentales du *Reich*.

La mise en application du *Fall Weiß* (littéralement, dossier blanc) – le plan d'invasion de la Pologne – est donc confiée aux *Luftflotte* 1 (*General der Flieger* Albert Kesselring) et *Luftflotte* 4 (*General der Flieger* Alexander Löhr) ; la seconde, basée en Silésie, appuiera la percée principale du *Heeresgruppe Süd* (*Generaloberst* Gerd von Rundstedt) et la première, basée en Poméranie occidentale, les opérations secondaires du *Heeresgruppe Nord* (*Generaloberst* Fedor von Bock).

[2] *Ostmarkflug* : littéralement « envol vers la Marche de l'Est ». Il existait alors deux marches (frontières) : la Marche de l'Est saxonne et la Marche de l'Est bavaroise, cette dernière représentait la frontière entre l'ancien *Reich* et l'Autriche, remise au goût du jour par les nazis après l'*Anschluß*.

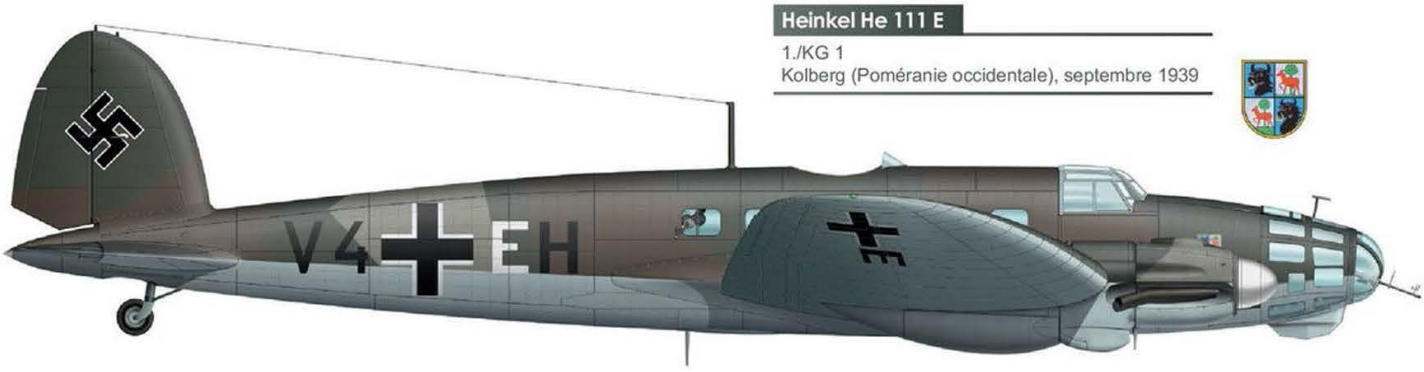
OBJECTIF VARSOVIE

Le 31 août, vers 21 heures, le même texte laconique s'inscrit sur les télétypes de tous les aérodromes de la Luftwaffe : « OSTMARKFLUG : 1.9.39. QUELLE UHR 45 MINUTEN ». C'est le message que tous attendent : l'assaut sera déclenché le 1er septembre à 04h45 [2].

Oui, mais c'est sans compter avec le brouillard, qui s'invite brutalement dans la campagne. Sauf pour quelques unités d'appui tactique, le décollage est repoussé d'une heure. Les premiers He 111 dans le grand bain sont les « Emil » du I./KG 1 qui, dès 06h00, frappent l'aérodrome de Putzig-Rahmel, sur la Baltique, suivis par les « Heinrich » du II.(K)/LG 1 qui s'en prennent aux terrains autour de Varsovie.

Heinkel He 111 E

1./KG 1
Kolberg (Poméranie occidentale), septembre 1939



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE HE 111

1er SEPTEMBRE 1939

Oberkommando der Luftwaffe - GObst H. Göring				
Aufkl.Gr. ObdL	Hpt T. Rowehl	?	He 111	Berlin-Werder
Wekusta 1./ObdL	Dr. W. Kopp	8 (8)	He 111 J	Berlin-Gatow
8. Kp/Ln.Abt. 100	Oblt G. Korthals	6 (6)	He 111 H	Köthen
Luftflotte 1	GObst A. Kesselring			Stettin-Henningsholm
1. Fliegerdivision	GLt U. Grauert			
Stab/KG 1	GMaj U. Kessler	7 (1)	He 111 H	Kolberg
I./KG 1	Obstlt R. Krauss	38 (32)	He 111 E	Kolberg
Stab/KG 26	GMaj H. Siburg	6 (5)	He 111 H	Gabbert
II./KG 26	Obstlt J. von Bushe	35 (31)	He 111 H	Gabbert
Stab/KG 27	Obst H. Behrendt	6 (5)	He 111 P	Hanovre-Langenhagen
I./KG 27	Obstlt F. Graumnitz	35 (31)	He 111 P	Hanovre-Langenhagen
II./KG 27	Maj A. de Salengre Drabbe	36 (32)	He 111 P	Wunstorf
III./KG 27	Obst A. Nielsen	36 (33)	He 111 P	Königsberg-Neumark
Stab/KG 28	Obst G. Conrad	6 (5)	He 111 H	Jesau
I./KG 28	Maj V. von Loßberg	[a]	He 111 H	Jesau
I./KG 53	Obstlt K. Mehnert	31 (31)	He 111 H	Schönfeld/Crössinsee
I./KG 152	Maj B. Kosch	37 (32)	He 111 H	Pinnow-Plathe
Wekusta 1	Oblt E. Woyna	3 (3)	He 111 J	Stargard
Luftflotte 2	GdF H. Felmy			Brunswick
3. Fliegerdivision	GMaj R. Putzier			
Stab/KG 54	Obst W. Lackner	6 (6)	He 111 P	Gütersloh
I./KG 54	Maj O. Höhne	33 (30)	He 111 P	Fritzlar
II./KG 28	Obstlt R. Koester	35 (34)	He 111 P	Gütersloh
4. Fliegerdivision	GdF A. Keller			Brunswick
I./KG 26	Maj W. Löbel	36 (32)	He 111 H	Lübeck-Blankensee
Stab/KG 55	GMaj W. Süssmann	6 (6)	He 111 P	Wesendorf
I./KG 55	Maj M. Heyna	33 (25)	He 111 P	Dedelsdorf
II./KG 55	Obstlt O. von Lachemair	29 (25)	He 111 P	Wesendorf
Luftflotte 3	GdF H. Sperrle			Roth/Nuremberg
5. Fliegerdivision	GMaj R. Ritter von Greim			Gersthofen
Stab/KG 51	Obst Dr. J-V. Fisser	9 (9)	He 111 H	Landsberg am Lech
I./KG 51	Obstlt H. Korte	36 (34)	He 111 H	Memmingen
III./KG 51	Obst A. Stoeckl	36 (33)	He 111 H	Memmingen
6. Fliegerdivision	GMaj O. Deßloch			Francfort/Main
Stab/KG 53	Obst E. Stahl	6 (6)	He 111 H	Schwäbisch-Hall
II./KG 53	Obstlt W. Kohlbach	32 (30)	He 111 H	Schwäbisch-Hall
III./KG 53	Maj F. Edler von Braun	33 (32)	He 111 H	Giebelstadt
Luftflotte 4	GdF A. Löhr			Reihenbach
2. Fliegerdivision	GMaj B. Loerzer			Grottkau
Stab/KG 4	Obst M. Fiebig	6 (6)	He 111 P	Langenau
I./KG 4	Obstlt N-W. Maier	27 (27)	He 111 P	Langenau
II./KG 4	Obstlt Dipl.-Ing. W. Erdmann	30 (30)	He 111 P	Oels
III./KG 4	Maj W. Evers	32 (32)	He 111 P	Langenau
Stab/KG 26	GMaj H. Siburg	6 (5)	He 111 H	Gabbert
2.(F)/122	Oblt L. von Hugo	11 (10)	He 111 H	Münster-Loddenheide
Wekusta 76	Dr. Dubois	3 (3)	He 111 J	Schweidnitz
Luftwaffen-Lehrdivision	GMaj K. Förster			Greifswald
Stab/LG 1	Obst Dr. R. Knauss	9 (8)	He 111H	Neuhausen
II.(K)/LG 1	Maj K. Dobratz	39 (34)	He 111 H	Neuhausen
III.(K)/LG 1	Maj Dr. E. Bormann	39 (32)	He 111 H	Powunden

Entre parenthèses, le nombre d'appareils immédiatement disponibles.

[a] En cours de constitution.

Cet ordre de bataille, que nous pensons être le plus précis jamais publié, a pu être établi grâce aux travaux de Henry L. de Zeng IV et Douglas G. Stankey, et aux informations mises en ligne sur le site www.ww2.dk.

Profitant d'une amélioration des conditions atmosphériques, les III.(K)/LG 1, I./KG 4, III./KG 4, II./KG 26 et I./KG 53 sortent en masse dans la matinée ; divisant leurs forces après avoir franchi la frontière, ils causent de lourds dégâts à une dizaine d'aérodromes, sans la moindre perte .

En début d'après-midi, une vaste offensive aérienne sur la capitale polonaise va mettre aux prises quelque 250 avions des deux côtés. La totalité de la KG 27, soit à peu près 90 He 111 P sous les ordres de l'*Oberst* Hans Behrendt, décolle de ses terrains situés pour certains à 750 km de ses objectifs. De Prusse-Orientale arrivent les He 111 H des II. et III.(K)/LG 1. Les cibles qui leur sont assignées sont les aérodromes d'Okęcie, de Gocław et de Mokotów, ainsi que le QG de l'Armée polonaise.

La KG 27, harcelée par les chasseurs, doit faire demi-tour. Les appareils de la LG 1 se divisent en petits pelotons qui prennent le cap de leur objectif respectif. Quand ils repartent, les bombardiers laissent derrière eux d'épaisses colonnes de fumée noire qui montent dans le ciel de la capitale polonaise.

Au cours de cette première journée de guerre, la *Luftflotte* 1 a exécuté quelque 1 200 sorties ; 30 expéditions de bombardement ont été menées par les escadres au grand complet : 17 ont visé directement l'aviation ennemie au sol, 8 ont appuyé la progression des troupes allemandes et 5 ont été dirigées contre les installations portuaires polonaises. De son côté, la *Luftflotte* 4 a dénombré environ 900 sorties. Une trentaine de bases ont été visitées, où environ 180 avions ont été détruits au sol, mais la plupart de type ancien ou d'entraînement. Plus d'une centaine de raids ont ciblé les grandes agglomérations, mais aussi des villes de moyenne importance, frappant indistinctement objectifs militaires et population civile.

OÙ SONT LES AVIONS POLONAIS ?

Le 2 septembre, la Luftwaffe maintient sa pression sur les infrastructures de l'aviation polonaise, mais elle s'en prend aussi aux stations de radio afin de neutraliser le système de guet. Les He 111 sont également chargés d'intervenir sur les nœuds ferroviaires, les dépôts et les ponts sur les arrières des armées ennemies. La KG 1 reçoit l'ordre de bombarder le port de Gdynia pour y détruire les bâtiments de guerre et éliminer les batteries côtières.

Au soir du deuxième jour de combats, l'aviation polonaise semble avoir totalement disparu. Les vols de reconnaissance au-dessus des aérodromes ennemis reviennent bredouilles, et malgré les 280 sorties effectuées par les avions aux damiers rouge et blanc, ils donnent l'impression fallacieuse au Haut commandement allemand qu'elle a été totalement éradiquée. En fait, à peine diminuée numériquement, elle doit faire face à l'isolement de ses terrains de campagne, qui, à cause d'une logistique déficiente, attendent désespérément l'arrivée de carburant et de munitions. En fait, cela revient au même – éradiquée ou non, l'aviation polonaise est désormais aux abonnés absents !

CHASSE AUX TRAINS

Le 3 septembre, les Heinkel se tournent vers le réseau ferroviaire et les arrières de l'ennemi afin d'empêcher les renforts de parvenir jusqu'au front.

La *Luftflotte* 4 est renforcée par l'entrée en lice de la 2./KG 54 et des *Stab*, I. et II./KG 55, prêtés par la *Luftflotte* 2. Les nouveaux arrivants s'installent respectivement à Seerappen, Neudorf, Rosenborn et Märzdorf.

Dans la nuit, la 8. Kp/Ln.Abt. 100 effectue sa première mission de bombardement de précision à l'aveugle grâce à l'installation de huit radiobalises (X-*Verfahren*) sur des hauteurs en Prusse-Orientale. Les He 111 larguent leurs bombes de 250 kg depuis une altitude de 5 500 m sur les dépôts de munitions de Palmiry ; les reconnaissances aériennes prouveront qu'ils ont visé juste. La Ln.Abt. 100, temporairement baptisée *Kampfgruppe für Sondereinsätze* (groupe de bombardement pour des opérations spéciales), renouvellera ce genre de mission au cours des nuits suivantes.

Le 5 septembre, le front craque tant au nord qu'au sud sous la poussée de la Wehrmacht. La campagne d'interdiction des *Kampfgruppen* empêche les Polonais de faire parvenir des renforts aux points les plus sensibles. Le lendemain, la capitale est menacée par les avant-gardes allemandes ; le gouvernement polonais quitte la ville. Ce jour voit également les derniers combats de la chasse polonaise, qui doit se réfugier sur ses terrains les plus orientaux ; elle sera désormais plus une nuisance qu'une force d'opposition structurée.

Le 6 septembre, la majeure partie de la 1. *Fliegerdivision*, y compris son état-major, est transférée à la *Luftflotte* 4, qui va désormais supporter à elle seule l'effort aérien ; la *Luftflotte* 1 ne conserve que la KG 27 sous son autorité. En fait, l'essentiel des opérations est confié au *Fliegerführer zbV* du *Generalmajor Dr.-Ing.* Wolfram Freiherr von Richthofen – un groupement tactique directement issu des enseignements de la guerre d'Espagne et rattaché à la *Luftflotte* 4.

Ce transfert de responsabilités montre l'extrême souplesse – pour ne pas dire la porosité – entre les grands commandements de la Luftwaffe. Cette capacité de faire et défaire ce type de groupement tactique en fonction de l'évolution de la situation donnera un net avantage à l'aviation allemande par rapport à certaines forces aériennes très (trop) rigides qu'elle rencontrera dans les deux années qui suivront.

L'AGONIE DE VARSOVIE

Même si les pertes ont été minimales – et sans doute inférieures à ce qu'avait prévu l'OKW –, il n'en reste pas moins que 10 autres He 111 ont été abattus, faisant 21 tués.

À partir du 10 septembre, les He 111 de la *Luftflotte* 4 – pas moins de 14 *Gruppen* [3] – se focalisent sur les alentours de Varsovie pour des missions d'interdiction. Alors que l'assaut doit être donné par les troupes au sol, ils sont chargés d'empêcher les renforts d'arriver jusqu'à la capitale, tandis que certaines unités opèrent au-dessus de Radom et Kulno, les derniers points de résistance de l'Armée polonaise.

L'entrée des troupes soviétiques en Pologne, le 17 septembre, oblige Hitler à faire vite. L'assaut final est donné le 24 septembre, et après trois jours d'attaques continuelles à coups de bombes incendiaires, Varsovie capitule le 27. La campagne de Pologne est définitivement conclue quand le dernier point de résistance, la forteresse de Modlin, tombe le 29 septembre.

Entre-temps, la plupart des *Kampfgruppen* équipés en He 111 ont déjà regagné leurs bases arrière afin d'être mis au repos et « rafraîchis », selon le terme propre à la Luftwaffe – dans l'attente du deuxième round.

[3] Sans compter les 9 *Gruppen* sur Do 17.

[4] Ce commandement sera rebaptisé VIII. *Fliegerkorps* le10 novembre 1939.

UNE COPIE SANS RATURES

En Pologne, la Luftwaffe a remis une copie conforme au brouillon composé par la *Legion Condor*. Comme en Espagne, elle s'est retrouvée sans véritables cibles stratégiques, et ses bombardiers ont essentiellement été utilisés au profit de la Heer. Cependant, contrairement à ce qui s'est passé lors de la guerre civile, ceux-ci sont peu intervenus sur les lignes de contact, mais en appui indirect en ciblant les arrières immédiats de l'ennemi et sa logistique, notamment ferroviaire – un emploi plus conforme aux capacités du Heinkel He 111. Même sans la Luftwaffe, les troupes au sol seraient venues à bout des forteresses de Varsovie et de Modlin ; cependant, son intervention a permis d'épargner bien des vies du côté allemand et surtout de gagner du temps. Or, écourter la campagne était essentiel afin d'éviter que les Britanniques et les Français ne soient tentés d'intervenir en profitant de l'enlisement de la Wehrmacht et des inévitables pertes supplémentaires qu'il aurait entraînées. Puisque les généraux avaient été convaincus en Espagne que bombarder des villes était contre-productif, pourquoi Varsovie s'est-elle retrouvée sous les bombes ? D'après les archives allemandes, Hermann Göring lui-même avait demandé aux commandants des deux flottes aériennes de ne bombarder que des objectifs ayant une importance militaire ou économique. La meilleure preuve en est que la demande de Richthofen, *Fliegerführer zbV* [4], d'obtenir le prêt d'un groupe de He 111 pour « en finir » avec Varsovie à coups de bombes incendiaires, le 22 septembre, a été refusée par la *Luftflotte* 4. Le général J. Armengaud témoignera au procès de Nuremberg en faveur de la Luftwaffe : « Elle n'a attaqué que des objectifs militaires, et si des civils ont été tués ou blessés, ce ne fut que parce qu'ils se trouvaient à proximité de ces objectifs militaires. » Mais le quartier juif, le futur ghetto de sinistre mémoire, sur lequel de nombreuses bombes sont tombées, n'a-t-il été réellement qu'une victime collatérale ? ■

◤ Un He 111 E de la 1./KG 1 survole la côte de la Baltique en septembre 1939. Le I./KG 1, basé à Colberg (Kolberg, en allemand, aujourd'hui Kołobrzeg), est le seul groupe de Heinkel mobilisé sur une ancienne version ; il touchera des « Heinrich » après la fin de la campagne. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

▶ Sur le terrain de Breslau-Schöngarten, un équipage du *Stab*/KG 1 attend les ordres pour une nouvelle mission sur la Pologne. (Bundesarchiv Bild-101I-317-0002-24)

1939
1940

GUERRE À L'OUEST / 5

LE HE 111 ÜBER ALLES

« C'était une sensation bien étrange que de voler au-dessus de la mer du Nord, si près des côtes hostiles de l'Angleterre, avec seulement quelques lueurs à peine visibles dans une obscurité totale. »
Leutnant Erich Sommer, 1./KGr. 100.

La période qui s'étend entre la déclaration de guerre de la Grande-Bretagne et de la France (3 septembre 1939) et la sortie de cette dernière du conflit (25 juin 1940) comporte trois épisodes principaux : un état de « ni guerre ni paix », passé à la postérité sous le nom de « Drôle de Guerre », une campagne en modèle réduit en Norvège et, enfin, le triomphe des armées allemandes en Europe occidentale. Trois actes d'une même pièce, où le Heinkel He 111 tiendra un rôle majeur.

NOUVELLES « CRÉATIONS »

La Luftwaffe profite de l'accalmie consécutive à sa victoire en Pologne pour « créer » onze nouvelles unités sur He 111, mais quatre le sont par changement de dénomination d'unités existantes et le reste par dédoublement d'une ou de plusieurs *Kampfgruppen*. À l'inverse, la totalité de la KG 51 bascule sur Junkers Ju 88 A à partir du mois d'avril 1940.

Le 1er novembre 1939 sont formés les deux premiers *Ergängzungs-Kampfgruppen*, où les jeunes aviateurs récemment brevetés viennent se perfectionner sur leur futur avion d'arme. Ce sont les Erg.KGr. 2 et 3, qui doivent fournir les unités de bombardement des *Luftflotten* 2 et 3 respectivement. Les Erg.KGr. 4 à 6, créés ultérieurement, n'auront pas de He 111 en dotation. En mars 1941, ces unités seront dissoutes et remplacées par des IV.(Erg.) *Gruppen* affectés à chaque *Geschwader* en activité – pour des raisons de place inhérentes à un hors-série, nous ferons l'impasse sur ces formations.

[1] Göring ne tardera pas à récupérer ces unités sous son commandement.

[2] Le préfixe « K » a été abandonné après la campagne de Pologne.

[3] Cf. *Aéro-Journal* n° 10 (juin 2009).

3 SEPTEMBRE 1939 – 8 AVRIL 1940

1 DER SITZKRIEG

UNE GUERRE QUI CACHE SON NOM

DÉBUT DE LA GUERRE AÉRONAVALE

Face à l'Ouest, la Luftwaffe déploie deux *Luftflotten* : la *Luftflotte* 2 (Felmy), couvrant le nord-ouest de l'Allemagne, et la *Luftflotte* 3 (Sperrle), pour l'ouest et le sud-ouest du *Reich*. Au terme de la campagne de Pologne, seules trois *Geschwader* sur He 111 sont basées sur ces territoires (KG 1, 4 et 27), mais les cartes sont rapidement rebattues.

Au sein de la *Luftflotte* 2 a été créée, le 5 septembre 1939, une 10. *Fliegerdivision*, basée à Hambourg et confiée au *Generalleutnant* Hans-Ferdinand Geisler, un ancien *Fregattenkapitän* passé à la Luftwaffe en septembre 1933. Son la (officier des opérations) est également un ancien *Oberleutnant zur See*, qui a notamment commandé la *Bomben u. Torpedo-Staffel* A/S 88 de la *Legion Condor* – le *Major* Martin Harlinghausen. Les deux hommes ont réussi à convaincre Göring qu'ils seraient en mesure d'organiser une mission de torpillage de la *Home Fleet* à Scapa Flow avec des He 111. Mais la version spécialisée, le He 111 J, n'a pas les capacités d'entreprendre une telle opération. En outre, cette *Fliegerdivision* entre en concurrence directe avec les *Küstenfliegergruppen*, sous le commandement opérationnel de la *Kriegsmarine* ; équipés en He 59 et He 115, ils se préparent à de telles sorties en mer du Nord, considérant que ce territoire leur revient. Pas mécontent d'empiéter sur le pré carré de la Marine [1], Göring accepte de transférer une partie de la KG 26 (et du I./KG 30), qui s'installe à Westerland, sur l'île de Sylt (*Stab*), et à Schleswig (I./KG 26), à son retour de Pologne ; elle sera ultérieurement rejointe par les II. et III./KG 26, les II. et III./LG 1 [2], et le KGr. 100. Le 2 octobre, ce commandement est rebaptisé X. *Fliegerkorps*. Ce sera avec le VIII. de Richthofen l'un des *Fliegerkorps* les plus célèbres de la Luftwaffe, qui s'illustrera à de nombreuses reprises dans la lutte aéronavale, que ce soit dans l'Atlantique ou en Méditerranée.

C'est avec des bombes perforantes SC 500 que neuf He 111 de la 1./KG 26 entreprennent leur première sortie en compagnie de quatre Ju 88 du I./KG 30 armés de SD 500 le 26 septembre. Ces derniers visent l'*Ark Royal* et croient l'avoir coulé ; la propagande monte cet exploit en épingle [3], alors que le porte-avions n'a reçu aucun coup au but ! De leur côté, deux pilotes du I./KG 26 disent avoir touché un cuirassé. En définitive, peu importent les véritables résultats, ce qui compte, c'est d'avoir démontré que des bâtiments de guerre sont vulnérables à des attaques aériennes – confortant Geisler dans sa démarche.

◀ Vainqueur et vaincu se retrouvent côte à côte sur le terrain de Cambrai-Niergnies après la fin de la campagne de France. Le MS.406 n° 337 du GC III/2 y a été abandonné dans ce triste état le 17 mai 1940. Derrière, un He 111 P-2 du *Stab*/KG 55 après son transfert de Schwäbisch Hall à Villacoublay le 21 juin. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

▼ Le He 111 H-2 (WNr. 5549, 1H+JA) du *Stab*/KG 26, abattu par un Spitfire du N° 602 *Squadron* et deux du N° 603 le 28 octobre 1939, constitue le premier avion allemand tombé sur le sol britannique… et aussi une belle attraction pour les gens du coin. Le pilote, blessé, et le navigateur ont été faits prisonniers ; les deux autres membres de l'équipage seront enterrés avec les honneurs militaires. L'avion porte curieusement deux paires de croix noires sur les extrados. (ww2images.com)

Heinkel He 111 P-1

Stab/KG 26
Lübeck-Blankensee (Schleswig-Holstein), hiver 1939-40

Note : « La bière, quelque chose de stupide », selon la légende en argot militaire de l'époque.

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Le 22 octobre voit la création du Kü.Fl.Gr. 806 à Dievenow (Poméranie occidentale, aujourd'hui Dziwnów), qui est en fait l'ancien Kü.Fl.Gr. 506 ; l'*Oberstleutnant* Wolfgang von Wild en conserve le commandement. Le groupe échange ses Heinkel He 60 pour des He 111 J ; d'une fiabilité mécanique douteuse, ils s'avèrent totalement inadaptés aux vols à longue distance au-dessus de la Baltique. Le *Seekriegsleitung* (Commandement de la Marine de guerre) écrira dans un mémo [4] : « Plus aucun commandement responsable ne doit assigner des He 111 J à des opérations maritimes. » Même le He 111 H jouira – à tort ou à raison – d'une peu flatteuse réputation au sein des *Küstenfliegergruppen* ; les équipages de la KG 26 auront un avis bien différent.

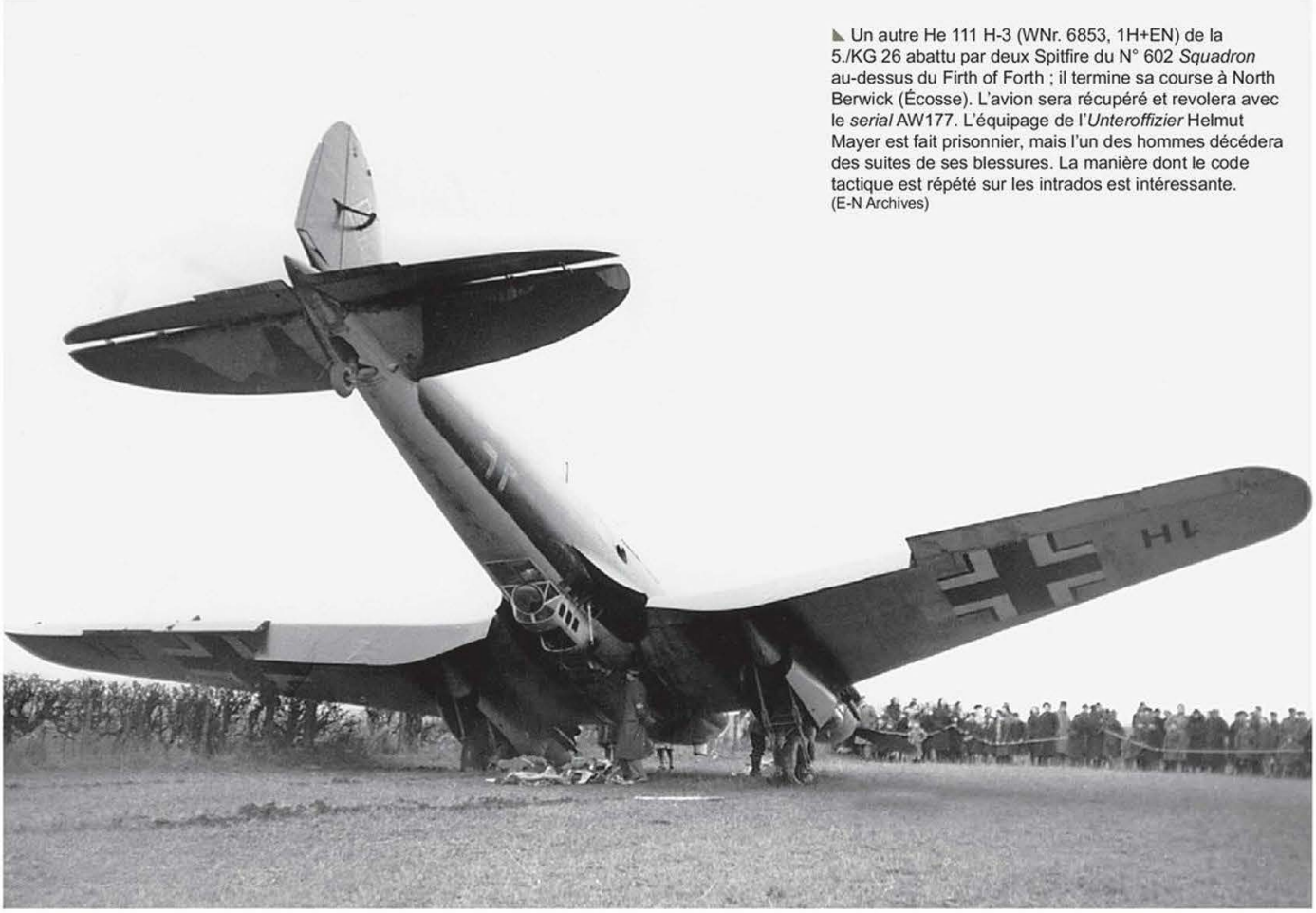
Les succès allemands dans la guerre aéronavale pendant cette période seront rares, à cause d'un des hivers les plus rudes du siècle, du manque de préparation des équipages et d'un équipement inadéquat.

Néanmoins, dans la nuit du 1er au 2 mars 1940, la KG 26 réussit à incendier le paquebot indien MV *Domala*, tuant 108 des 291 passagers [5]. Deux jours plus tard, le 1./KGr. 100 effectue l'une de ses premières missions à laquelle participe le *Leutnant* Erich Sommer en tant que navigateur [6] :

« Ce fut dans la nuit du 3 au 4 mars 1940 que j'exécutai ma première mission de guerre. C'était une sensation bien étrange que de voler au-dessus de la mer du Nord, si près des côtes hostiles de l'Angleterre, avec seulement quelques lueurs à peine visibles dans une obscurité totale. Nous avons largué nos bombes sur la silhouette sombre de navires, qui firent le black-out complet aussitôt avant de tirer quelques salves dans notre direction. Nous ne pûmes constater le résultat et fîmes demi-tour vers la lumière rose qui commençait à poindre à l'est. L'attaque avait été portée à basse altitude, après quoi nous montâmes à 2 000 m afin d'économiser le carburant. L'apparition du rocher de Heligoland au loin après une heure de vol fut une vision réconfortante. »

Le 6 avril 1940, l'*Oberst Dipl.-Ing.* Robert Fuchs, *Kommodore* de la KG 26, est le premier « bombardier » décoré de la *Ritterkreuz*.

▼ Ce He 111 H-2, portant le code réservé au *Kommodore* de la KG 26, a été mis à mal par des Hurricane du N° 111 *Squadron* lors d'une sortie contre un convoi britannique au large de la côte orientale de l'Angleterre (trois cargos, lourdement chargés, seront coulés) le 30 janvier 1940. L'appareil a tout juste réussi à atteindre une plage de l'île de Sylt (Frise du Sud). (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)



Un autre He 111 H-3 (WNr. 6853, 1H+EN) de la 5./KG 26 abattu par deux Spitfire du N° 602 *Squadron* au-dessus du Firth of Forth ; il termine sa course à North Berwick (Écosse). L'avion sera récupéré et revolera avec le *serial* AW177. L'équipage de l'*Unteroffizier* Helmut Mayer est fait prisonnier, mais l'un des hommes décédera des suites de ses blessures. La manière dont le code tactique est répété sur les intrados est intéressante. (E-N Archives)

PROPAGANDE ET RENSEIGNEMENT

L'une des grandes occupations des bombardiers français et allemands pendant la « Drôle de Guerre » consiste à larguer des tracts (et même des encycliques du pape pour les Français) au-dessus du territoire ennemi. Les Heinkel 111 n'y échapperont pas : par exemple, le 17 novembre 1939, le III./KG 51 envoie douze appareils sur Nantes, Brest, Bordeaux et même jusqu'à Marseille ; égarés dans la crasse, un ira se poser en Italie, un autre en Slovaquie et un troisième sera abandonné en vol au-dessus de l'Autriche.
Cependant, les He 111 ont d'autres raisons de franchir la frontière française : l'état-major allemand a aussi besoin de savoir ce qu'il se passe de l'autre côté de la ligne « Maginot ». Deux unités de reconnaissance stratégique, les (F)/121 et (F)/122, multiplient les missions au-dessus de la France à partir d'octobre 1939. Mais dans le petit jeu de cache-cache avec les chasseurs français et britanniques, les Heinkel ne sortent pas toujours vainqueurs, comme peuvent en témoigner les deux appareils perdus en deux jours : un de la 3.(F)/121 descendu par le GC III/7 (quatre tués) le 22 novembre ; un de la 2.(F)/122 attribué conjointement au GC II/5 et N° 1 *Squadron* (quatre tués) le lendemain. Et même la chasse hollandaise se met de la partie, contraignant une machine de la 1.(F)/122 à un atterrissage forcé à Borkum le 23 novembre. Trois autres He 111 seront revendiqués par la chasse française avant le 10 mai 1940.

[4] *Heinkel He 111* – R. Forsyth – Classic Publications (Crécy), Manchester, 2014.

[5] Le bâtiment sera réparé, transformé en cargo et rebaptisé HMS *Empire Attendant*.

[6] *Kampfgeschwader 100 "Wiking"* – U. Balke – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1981.

Heinkel He 111 P-1

Oberleutnant Siegfried Scholz
2./KG 27
Hanovre-Langenhagen (Basse-Saxe), hiver 1939-40

Note : Le *Hauptmann* Scholz, *Staka* 3./KG 100, sera abattu par la DCA (25.11.42) et recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume.

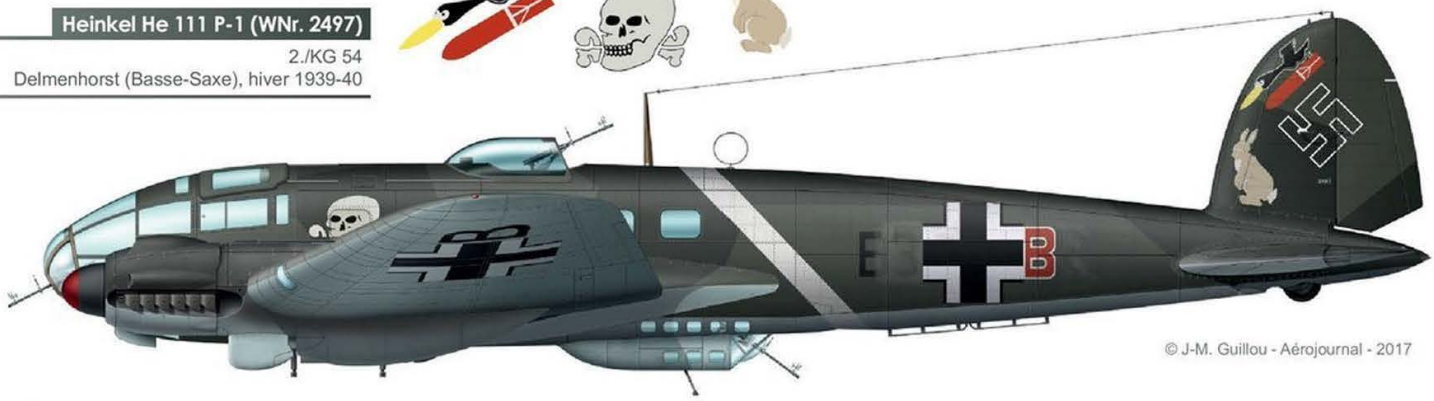
© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Des He 111 H de la KG 1 sur un terrain enneigé dans l'ouest de l'Allemagne pendant la « Sitzkrieg ». (© ECPAD/France/Photographe inconnu)

Atterrissage un peu long sur la piste d'Oslo-Fornebu pour ce He 111 P (5J+KR) de la 7./KG 26 et pour ce He 111 H (5J+ES) de la 8./KG 26 le 10 avril 1940. (Bundesarchiv Bild-101I-399-0006-08)

Cet équipage de la KG 26 VESTIGIUM LEONIS (l'empreinte du lion) prouve que l'humour militaire est une calamité largement répandue dans toutes les aviations du monde. Sur le parapluie de droite, on peut lire : « Mister Churchill reste tranquille sinon tu vas faire tomber tes lunettes. Amitiés à Chamberlein [*sic*] ! » (© ECPAD/France/Photographe inconnu)

Heinkel He 111 P-1 (WNr. 2497)
2./KG 54
Delmenhorst (Basse-Saxe), hiver 1939-40



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

2 « WESERÜBUNG » LA CAMPAGNE DE NORVÈGE

UNE GUERRE EN MINIATURE

Le 9 avril 1940, craignant un débarquement des Alliés en Norvège pour couper la « route du fer », Hitler déclenche « Weserübung », une opération combinée des trois Armes. Le Danemark, englobé dans ses objectifs, tombe sans coup férir dès la matinée, tandis que les parachutistes allemands s'emparent des aérodromes d'Oslo-Fornebu, Kristiansand et Stavanger-Sola, et que des troupes débarquent dans plusieurs fjords en Norvège.

Sur le plan aérien, le commandement est confié au X. *Fliegerkorps*, avec la totalité des KG 4 [7] et KG 26, et du KGr. 100, soit 225 He 111 P-4 et H-3/H-4.

Dans la soirée du 8 avril, 20 appareils du II./KG 26 bombardent Scapa Flow pour empêcher la Royal Navy d'interférer avec les débarquements, mais ils ne placent rien au but et perdent trois des leurs à la RAF. Les I. et II./KG 26 sont plus heureux le lendemain quand, en compagnie de la KG 30, ils attaquent la *Home Fleet* au large de Bergen en vol rasant ; le destroyer HMS *Gurkha* est coulé et trois croiseurs sont endommagés, contraignant la Royal Navy à se replier hors d'atteinte de la Luftwaffe.

Le 12 avril, le *Generaloberst* Erhard Milch prend le commandement de la nouvelle *Luftflotte* 5 (QG à Oslo), qui va chapeauter le X. *Fliegerkorps* – une manière habile pour Göring de trouver un bouc émissaire au cas où les choses tourneraient mal.

Le 15 avril voit les troupes franco-britanniques débarquer dans le nord du pays. « Weserübung » prend tout à coup une nouvelle dimension, celle d'une guerre en miniature, mettant aux prises les forces aériennes, terrestres et maritimes des trois belligérants [8]. Tous les He 111 sont basés dans le sud, et même certains éléments de la KG 26 sont restés au Danemark, un peu loin du nouveau front.

Le 19 avril, Hitler ordonne que les zones de débarquement alliées à Namsos et Åndalsnes soient bombardées sans délai. Le lendemain, bravant le mauvais temps, les trois premières vagues, composées de 32 He 111 des trois *Gruppen* de la KG 26 et 9 du KGr. 100, attaquent Namsos sans grand résultat. La quatrième, comprenant 24 appareils des II. et III./KG 4, fait mieux : la ville, les quais et la gare sont dévastés, et le chasseur de sous-marins HMS *Rutlandshire* est coulé. Au retour, l'appareil du *Kommandeur* du KGr. 100, le *Hauptmann* Artur von Casimir, endommagé par des tirs venus du sol, doit se poser sur un lac gelé à 10 km au sud-est de Trondheim ; la glace, fragilisée par le redoux, menace de craquer : « Nous avons tout tenté, dira Casimir [9]. Finalement, nous avons décidé de démonter tout ce qui était possible, puis nous sommes demeurés impuissants » ; deux jours plus tard, le Heinkel sombrera [10].

[7] Le III./KG 4 est en cours de transformation sur Ju 88 A, mais seuls ses He 111 participeront à la campagne.

[8] La France n'enverra aucune unité aérienne. Pour l'activité de la RAF en Norvège, se reporter à *Aéro-Journal* hors-série n° 25 (novembre 2016) : *Le RAF Coastal Command en guerre*.

[9] La *Kampfgeschwader 100, l'escadre au drakkar* – J-L. Roba – LeLa Presse, Le Vigen, 2015.

[10] Artur von Casimir, qui décédera en 2005 à l'âge de 97 ans, aura au moins eu le plaisir d'assister à la récupération de l'épave de son avion, un an plus tôt ; elle a été confiée au musée des Techniques de Berlin pour restauration. Des photos du sauvetage ont été publiées dans l'ouvrage précité.

POUR 10 BALLES, TU PEUX TE PAYER UN HEINKEL !

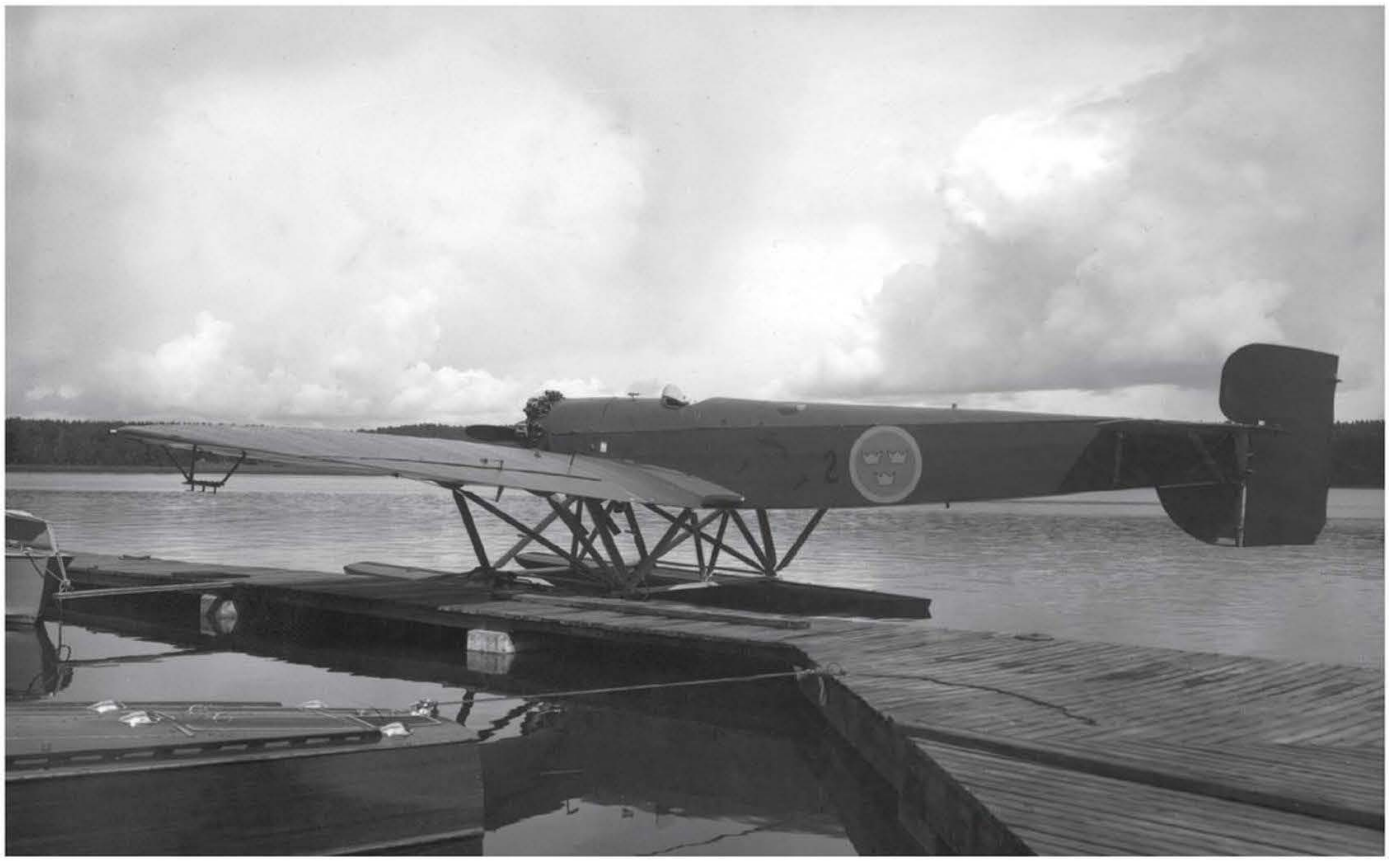
Le 21 avril, les I./KG 4 et II./KG 54 reviennent au-dessus de Namsos et d'Åndalsnes. Désorienté, l'*Unteroffizier* Günter Golz, aux commandes d'un Heinkel He 111 P de la 5./KG 54 (WNr. 2515, code B3 + FN), se retrouve au-dessus de la Suède après avoir franchi la côte Sud au nord de Göteborg. Il est aussitôt repéré par le lieutenant de réserve Curt Andersson, de l'escadrille F2, qui pilote un hydravion S 5A. Ce dernier a narré la suite des événements dans un compte rendu au style très militaire :

« Je soumets ci-joint très respectueusement mon rapport sur la destruction d'un avion allemand, le 21 avril 1940, au-dessus de Kovikshamm. J'ai aperçu ledit appareil à une distance de 150 m sur le côté gauche de mon avion, à 19h56, et j'ai identifié un bombardier allemand de type He 111. Cet appareil avait abaissé son train, je présume pour lui permettre de voler à la même vitesse que mon avion de type S 5A, immatriculé 2-71. J'ai ouvert le feu avec ma mitrailleuse fixe pendant environ 3 secondes, soit environ 10 balles, après quoi l'appareil a viré sur la gauche et a atterri dans une prairie, où il a percuté un tas de pierres et a pris feu. Je n'ai pu observer si l'équipage avait réussi à l'évacuer. »

Ce combat n'est décidément pas sans surprise, puisque le S 5A est la dénomination de l'hydravion allemand Heinkel He 5, construit sous licence en Suède dans les années trente (le n° 471 que pilotait ce jour-là Andersson avait été fabriqué en 1931). Un Heinkel a donc abattu un autre Heinkel dans le ciel de la Suède neutre – ce sera d'ailleurs l'unique victoire aérienne de la Flygvapnet pendant toute la Seconde Guerre mondiale, bien que son espace aérien ait été violé à 4 667 reprises ! Il est cependant fort douteux que le Heinkel ait pu être abattu par dix malheureux projectiles de 7,7 mm sans aide extérieure !

◥ Le He 111 H-1 (WNr. 2320, 6N+NH) posé par le *Hauptmann* Artur von Casimir, *Kommandeur* KGr. 100, sur le lac gelé de Jonsvannet le 19 avril 1940. La lettre individuelle (« N ») est répétée sur les bords d'attaque des ailes et sur le sommet de la dérive. (Collection C. Goss)

▶ Le He 111 P-2 (WNr. 2515) de la 5./KG 54 tombé sur le territoire suédois le 21 avril 1940. Il est difficile d'imaginer qu'il a été abattu avec seulement dix projectiles de petit calibre ; il est vraisemblable que le Heinkel avait déjà été sérieusement « poivré » par la DCA avant que l'hydravion ne lui donne le coup de grâce. (Collection L. Hellström)



▲ Le vainqueur : le S 5A n° 471, photographié en 1942 après qu'il a été transformé en hydravion d'évacuation sanitaire. (Collection L. Hellström)

CLAP DE FIN

Le 24 avril, des Skua Mk. II du N° 803 *Squadron* (HMS *Glorious*) abattent trois He 111 de la KG 4 dans le secteur de Dombås, dont celui du *Kommandeur* III/KG 4, le *Major* Ernst Kusserow.
Fin avril, ne parvenant pas à prendre le contrôle du ciel, les Alliés se préparent à rembarquer. À partir du 28 avril, la quasi-totalité de la flotte des He 111 est envoyée à la rencontre des navires chargés de récupérer les troupes franco-britanniques, malgré la présence de deux porte-avions anglais. Plusieurs cargos sont touchés, voire coulés. Un avant-goût de ce qui attend les Britanniques à Dunkerque…
Le 9 mai, Milch cède le commandement de la *Luftflotte* 5 au *Generalleutnant* Hans-Jürgen Stumpff ; il est rappelé en Allemagne pour des événements d'une tout autre importance.
Narvik est évacué à partir du 3 juin, et la dernière sortie de la campagne est exécutée par le II./KG 26 le 9 juin : deux cargos norvégiens sont coulés au large des îles Féroé.

10 MAI – 25 JUIN 1940

3 / LA CAMPAGNE DE FRANCE

LA COURSE À LA MER
10 - 20 MAI 1940

Pour le *Fall Gelb*, le plan d'invasion de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et de la France, la Luftwaffe masse la totalité de ses *Kampfgruppen* sur He 111 à l'Ouest, à l'exception de la KG 26 et du KGr. 100, poursuivant leurs missions en mer du Nord. Ce sont donc 845 He 111 P et H, appartenant aux KG 1, KG 4, KG 27, III./KG 28, KG 51 [11], KG 53, KG 54, KG 55 et LG 1, répartis en deux flottes aériennes, qui se préparent à fondre sur l'Europe occidentale à l'aube du 10 mai 1940 ; seuls 593 sont immédiatement opérationnels, le taux de disponibilité des appareils ayant chuté nettement en huit mois. À cette masse néanmoins impressionnante s'ajoutent les avions des *Wekusta* et des *Küstenfliegergruppen*, ainsi que ceux de reconnaissance.
Le « grand coup » inaugural commence avant l'aube, quand la quasi-totalité des *Luftflotten* 2 et 3 fond sur 10 aérodromes hollandais, 15 belges et 35 français [12]. Comme pour la campagne de Pologne, les succès sont mitigés : sur les 800 avions revendiqués comme détruits au sol par les Allemands, seuls 210 l'ont été réellement, les terrains français étant relativement épargnés (20 appareils réduits à l'état de ferraille). Il en a coûté 55 He 111 – près de 10 % des effectifs engagés ! La plus touchée est la KG 4, qui perd 12 machines et son *Kommodore*, l'*Oberst* Martin Fiebig ; il sera remplacé par l'*Oberst* Hans-Joachim Rath. Klaus Born revient sur cette journée mémorable [13] : « Le commandement était assuré par le *Kommodore* en personne, l'*Oberst* Fiebig, qui avait pris place dans l'avion où j'opérais comme navigateur de l'expédition. […] Lors de la seconde passe [sur le terrain de Waalhaven], les chasseurs [des Fokker G.1a de la 3-II-1] ont concentré leurs attaques sur le peloton de tête, dans lequel je me trouvais. J'ai vu notre ailier droit basculer, et le train d'atterrissage de notre ailier gauche s'est mis à pendre. L'un des pilotes s'appelait Ganzert ; il s'est posé en catastrophe et a été emmené en captivité au Canada.

[11] Moins le II./KG 51 sur Ju 88 A.

[12] Plus les usines Potez à Méaulte, le port de Calais, la gare de Joinville et les aciéries d'Ancizes.

[13] *Kampfgeschwader 4, General Wever* – K. Gundelach – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1978.

L'autre était l'Oblt. Andersch ; il a pu rejoindre avec beaucoup de difficultés. Nous avons cherché à nous enfuir à basse altitude vers la mer, parce qu'au-dessus de l'eau, les chasseurs auraient plus de mal à pousser leurs attaques à fond. Avant que nous ayons pu atteindre la côte, le radio a été mortellement blessé. En outre, le système de refroidissement des deux moteurs a été mis hors d'usage, de sorte que nous avons décidé de tenter un atterrissage forcé. Tout s'est passé à merveille. Nous avons tiré hors de l'avion le radio qui vivait encore, mais il devait mourir peu après. Nous avons cherché à mettre le feu à l'avion avec des bombes incendiaires que nous avions emportées avec nous, mais sans succès.

« Dans l'appareil, nous étions cinq, l'*Oberst* Fiebig, le pilote, l'*Oberfeldwebel* Hlubek, le mécanicien, l'*Oberfeldwebel* Blank, le radio, Ewald Protscher et moi-même (Hlubek et Blank ne devaient pas revenir d'une sortie sur l'Angleterre le 27 février 1941). Après notre atterrissage forcé, nous nous sommes demandé si nous devions chercher à rejoindre les troupes allemandes. Nous y avons cependant renoncé, parce que nous pouvions espérer recouvrer prochainement la liberté. Vingt minutes plus tard, deux soldats hollandais (plutôt âgés) sont arrivés à bord d'une vieille Mercedes ; ils nous ont emmenés au fort de Hellevoetluis. Nous y avons été traités avec beaucoup d'égards, parce que les soldats hollandais croyaient que nous nous étions posés au retour d'un raid sur l'Angleterre. Apparemment, la nouvelle de l'entrée des armées allemandes en Hollande ne leur était pas encore parvenue. [14] »

Ce He 111 P de la 6./KG 55 a terminé son vol au sud de Puxe (25 km à l'est de Metz) le 13 mai. Il est probablement tombé victime de deux H-75A du GC I/5 (peut-être aussi aidés par un Potez 631 de l'ECMJ 1/16). Sur les cinq hommes de l'équipage du *Leutnant* Horst Köhler, deux sont saufs, deux sont blessés, dont un mortellement (Köhler devra être amputé de l'avant-bras droit), et le dernier a été tué. (SHD/Air)

[14] L'équipage sera libéré fin mai. Martin Fiebig, déjà titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 8 mai 1940, deviendra ultérieurement *General der Flieger* et sera pendu en Yougoslavie en 1947 pour son rôle actif dans le bombardement de Belgrade.

[15] *The German Air Force in France and the Low Countries 1939-1940* – USAF Numbered Historical Studies #152 – 1958.

Ce premier jour de « vraie guerre » comporte aussi son lot de tragédies. Un peloton de la 8./KG 51, conduit par le jeune et inexpérimenté *Leutnant* Paul Seidel, s'égare dans le brouillard au-dessus de la Forêt Noire. Il s'entête néanmoins à mener sa mission jusqu'au bout. Il émerge au-dessus d'une ville qu'il prend pour Dijon et bombarde l'aérodrome. Pour ajouter à la confusion, le journal de marche de la KG 51 indique que la formation de Seidel a en fait attaqué la base de Dôle-Tavaux. En vérité, il s'agit de Fribourg-en-Brisgau ! Le bombardement cause la mort de 57 civils. La propagande du *Reich* s'empare aussitôt de l'incident pour dénoncer le « terrorisme » des Alliés. Seidel sera blanchi par la commission d'enquête et autorisé à revoler ; ce ne sera que pour être tué au-dessus de Plymouth le 12 août 1940.

À partir du 12 mai, le II. *Fliegerkorps* (KG 53) appuie l'avance de Guderian vers la Meuse de Sedan et de Reinhardt vers la Meuse de Monthermé, attaquant les arrières de l'Armée française pour empêcher la montée des renforts ; 900 sorties sont effectuées dans la journée du 14 mai.

Heinkel He 111 P-2

Oberst Josef Kammhuber
Kommodore KG 51
Landsberg am Lech (Bavière), début 1940

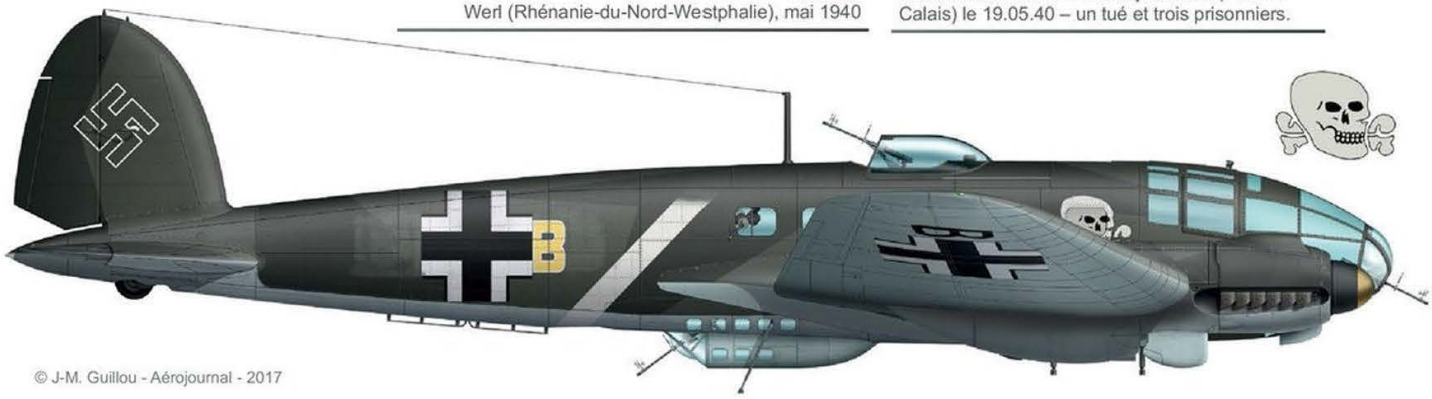
Note : Avion abattu par la chasse française (12.05.40), équipage de l'*Oberfeldwebel* Kurt Ernst fait prisonnier.

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 P-1

Leutnant Horst Fricke
3./KG 54
Werl (Rhénanie-du-Nord-Westphalie), mai 1940

Note : Avion abattu à Sauchy-Lestrée (Pas-de-Calais) le 19.05.40 – un tué et trois prisonniers.



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Ce même jour, un ultimatum est remis aux troupes hollandaises qui combattent dans Rotterdam, leur enjoignant de se rendre si elles ne voulaient pas être anéanties « par les moyens les plus sévères ». À Quakenbrück, Varrelbusch et Vechta, les trois *Gruppen* et le *Stab* de la KG 54 commencent leurs préparatifs. Le *Generalleutnant* Rudolf Schmidt reçoit une offre de négociation de la part des défenseurs et demande vers 12h00 à ce que le raid soit reporté. À la suite d'une série de défaillances dans la chaîne de transmission, le contre-ordre n'arrive pas à la KG 4, dont la centaine de He 111 décolle à partir de 13h45. La formation se scinde en deux éléments, le *Stab* et le I. *Gruppe* arrivant par l'est, et le reste par le sud-ouest. Le premier commence à larguer ses bombes lorsque le *Major* Otto Höhne (*Kommandeur* I./KG 54) aperçoit à travers le brouillard deux fusées rouges ; il ordonne aussitôt de cesser le bombardement, mais il est trop tard ! Seule la 1./KG 54 appliquera le contre-ordre. Plus de 1 300 bombes sont tombées, la plupart sur le centre-ville historique, détruisant plus de 24 000 maisons, tuant quelque 800 personnes et faisant 80 000 sans-abri. Les Pays-Bas capituleront le lendemain pour éviter le même sort à Utrecht.

Le rapport de cause à effet entre la destruction de Rotterdam et la reddition des Hollandais semble évident aux yeux de nombreux généraux allemands, persuadés que les Pays-Bas ont été vaincus par la puissance de l'aviation. Mais tous sont loin d'en être aussi certains, tel le *General der Flieger* Wilhelm Speidel [15] : « L'attaque aérienne totalement superflue contre Rotterdam a introduit une fausse note dans les batailles victorieuses et jusque-là menées avec correction pour la conquête de la Forteresse Hollande. La destruction du centre de Rotterdam a été une tragédie, parce qu'elle n'était absolument pas nécessaire. On peut raisonnablement se demander : en quoi la Hollande était-elle une "Forteresse" ? »

La percée victorieuse à Sedan amène l'OKL à modifier son ordre de bataille. L'idée est de protéger le flanc gauche de Guderian qui, contre toute attente, se lance dans une course effrénée à la mer afin de piéger le gros des armées alliées en Belgique. Le 16 mai, un He 111 de la 9./KG 27 s'égare dans l'espace aérien suisse au retour d'une mission sur les Vosges. Il tombe sur une patrouille de Bf 109 E de la *Fliegerkompanie* 21, qui l'expédient vite fait bien fait au tapis ; les quatre aviateurs allemands sont faits prisonniers.

Le 19 mai est une très mauvaise journée pour la KG 54, qui perd 13 appareils : 7 (*Stab* et I./) abattus par des Hurricane près de Tournai vers 04h00 et 6 (II./) également par des Hurricane vers Arras à 12h30 – 12 % des effectifs au 10 mai ! Plus de cinquante chaises vides le soir aux mess de Quakenbrück et de Varrelbusch... Le 20 mai, à 20h00, une avant-garde de la 2. *Panzerdivision* de Guderian atteint la Manche à Noyelles-sur-Mer. Les armées alliées sont coupées en deux. Ce n'est plus une défaite qui se profile, c'est une déroute.

◢ Touché par la DCA, ce He 111 s'écrase à proximité de la plage de Dunkerque. (Collection de l'auteur)

Cette photo a une histoire que nous raconte l'auteur : « Dans les années soixante-dix, le général J. Mutin et moi-même discutions de la campagne de France dans le métro quand un vieux monsieur, assis à côté de nous, qui n'avait rien perdu de notre conversation, s'est permis d'intervenir. De son portefeuille, il a extrait cette photo, dont il m'a fait cadeau en m'assurant qu'elle avait été prise par un de ses copains sur la plage de Dunkerque. »

DUNKERQUE
21 MAI - 3 JUIN 1940

Aussi fulgurant ce début de campagne soit-il, les *Kampfgruppen* souffrent face à la chasse alliée. Le taux de disponibilité, déjà dans une fourchette basse au 10 mai, a considérablement chuté en dix jours. La plupart d'entre eux ne sont pas capables d'aligner plus de quinze appareils par mission. Par ailleurs, à l'exception de quelques-uns du IV. *Fliegerkorps* (KG 1 et KG 27), utilisant des aérodromes hollandais comme terrains avancés dans des conditions délicates, tous sont encore basés en Allemagne, ce qui obère leur capacité à effectuer plus d'une expédition par jour.

Tandis que Winston Churchill lance les préparatifs de l'opération « Dynamo » pour organiser le rapatriement des armées franco-britanniques prises au piège dans le secteur de Dunkerque, le 24 mai, à 12h30, arrive du QG de Hitler ce que l'on a appelé le « Haltbefehl ».

▲ Deux He 111 P-2 (le WNr. 2987 au premier plan) de la 2./KG 55 à Neubourg-sur-le-Danube en mai 1940. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

Alors que l'écrasement complet des restes des troupes alliées est à la portée des *Panzer*, ceux-ci reçoivent l'ordre de ne plus bouger. Hermann Göring, toujours opportuniste, clame que « sa » Luftwaffe sera capable d'anéantir les ennemis encerclés à Dunkerque sans l'aide de la Heer. Il y a cependant un facteur que même un *Generalfeldmarschall* ne peut contrôler : la météo. Or, la Luftwaffe ne disposera que deux jours et demi d'éclaircies sur les neuf jours que va durer l'évacuation. Si les attaques sont souvent dévastatrices, le 27 mai, la RAF engage son arme fatale : le Spitfire. Le 2 juin, le N° 92 *Squadron* est directement responsable de la perte de six He 111 P de la KG 4 au-dessus de Dunkerque ; quatre effectueront un atterrissage forcé sur la terre ferme.

Le 1er juin, ayant pris l'habitude de « couper le fromage » pour éviter un large détour au retour de missions sur l'Est de la France, 36 He 111 de la KG 53 pénètrent dans l'espace aérien suisse à l'ouest de Bâle. Mal leur en prend. Deux Bf 109 E de la *Fliegerkompanie* 6 helvétique punissent un premier insolent, qui se disloque dans la forêt neufchâteloise (pas de survivant). Un second, atteint par les tirs d'autres Bf 109, s'écrase en territoire français (équipage fait prisonnier). Un He 111 de la 8./KG 55 sera descendu le lendemain, provoquant une vive réaction de Göring, qui transformera de manière brutale la « neutralité agressive » des Suisses en « neutralité bienveillante ».

L'opération « Dynamo » dure jusqu'au petit matin du 4 juin, et malgré les pertes subies par les bombardements allemands, 337 000 soldats britanniques et français auront pu être évacués. Tout le matériel de la *British Expeditionary Force* (chars, canons, camions...) a été abandonné sur les plages – laissant le Royaume-Uni démuni en cas d'invasion.

Maintenant, la Wehrmacht se tourne vers l'anéantissement de l'Armée française.

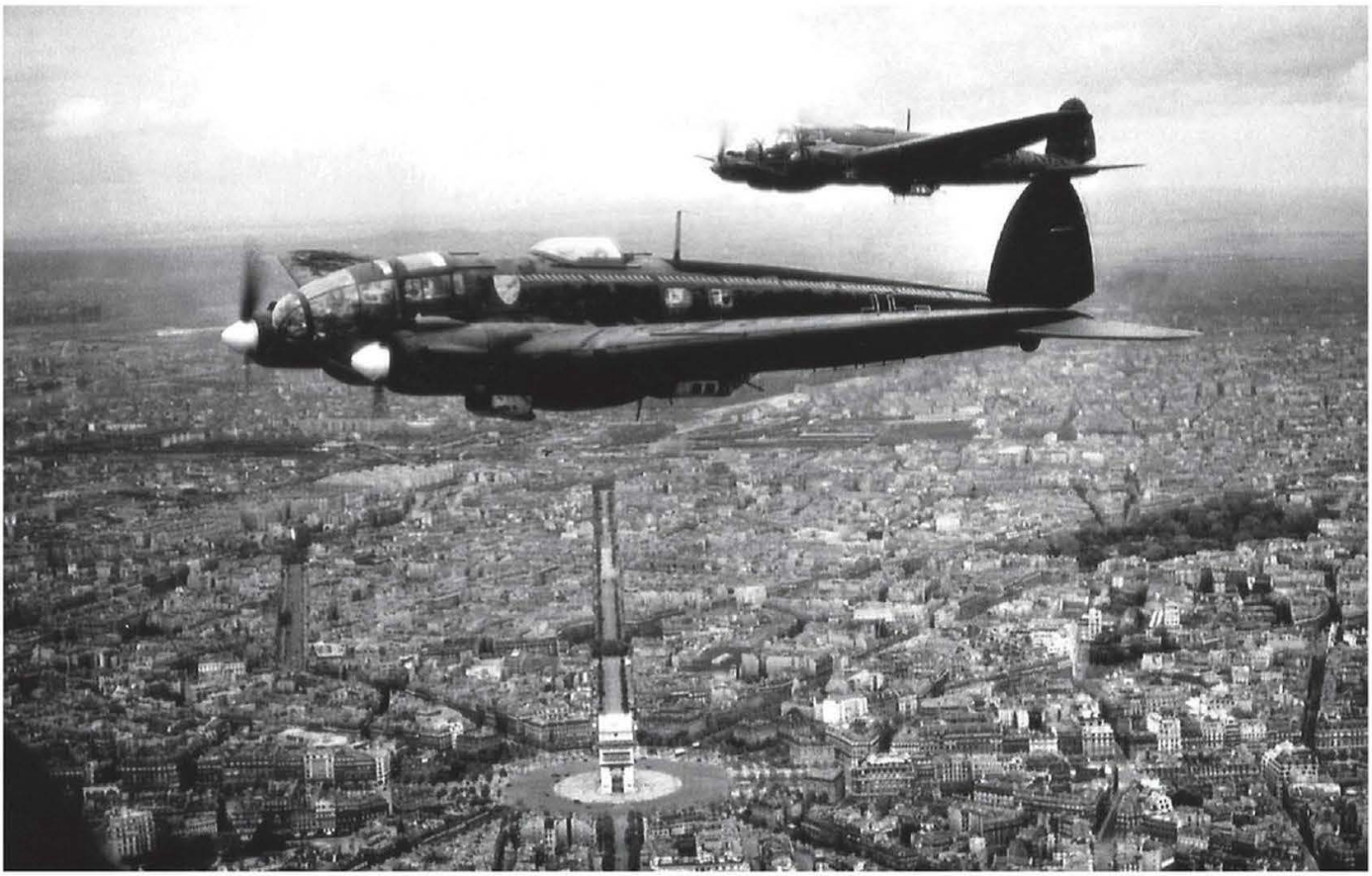
LA BATAILLE DE FRANCE
3 - 25 JUIN 1940

Et encore *ein große Schlacht* ! Alors que la Wehrmacht s'apprête à franchir la Somme et l'Aisne pour déferler sur une Armée française hâtivement reconstituée – *Fall Rot* –, la Luftwaffe lance l'opération « Paula », visant essentiellement les terrains d'aviation et les usines aéronautiques de la région parisienne. Pour la première fois, la bombe incendiaire Flam FC 250 est utilisée. Déclenchée le 3 juin, à 14h00, « Paula » implique près de 1 000 avions allemands, dont 300 He 111. Mais les Français, prévenus quelques jours plus tôt, ont massé 218 chasseurs monomoteurs autour de Paris dans le cadre de l'opération « Tapir ». Le bilan est plutôt mitigé des deux côtés. Seuls six aérodromes subissent des dégâts importants, mais la plupart des usines sont plus ou moins épargnées ; s'il en coûte 26 avions à la Luftwaffe, tous les He 111 regagnent leur base de départ. Du côté français, une organisation trop cloisonnée et des transmissions chaotiques ne permettent pas de tirer un plein profit de la connaissance préalable des plans allemands.

Le 4 juin, la KG 1 investit les aérodromes de Vitry-le-François (*Stab*), d'Amiens-Glisy (I. et II.) et de Lille-Vendeville (III.). Ce sont les premiers He 111 à se poser en France autrement que sur le ventre.

Le 5 juin, les armées allemandes se mettent à nouveau en branle. La *Luftflotte* 2 se concentre surtout sur les ports (Cherbourg et Rouen en tête de liste) afin de couper les liaisons entre la Grande-Bretagne et la France ; la *Luftflotte* 3 balaie le terrain en avant des *Panzer*. Quelques raids sont encore effectués sur des aérodromes (Châteauroux le 5 notamment).

Le 14 juin, les troupes allemandes entrent dans Paris.



▲ Deux He 111 P du III./KG 55 survolent l'Arc de Triomphe, probablement vers la fin de l'année 1940 au vu du camouflage des appareils – symbole de la Luftwaffe triomphante à l'été 1940. Outre la très belle perspective sur l'avenue de Wagram, on admirera les quelque 80 marques de mission qui ornent le fuselage de l'avion au premier plan. (Collection C. Goss)

Dans la nuit du 18 au 19 juin, le II./KG 4 perd son *Kommandeur*, le *Major Dipl.-Ing.* Dietrich Freiherr von Masselbach, abattu par un Blenheim lors d'un raid sur des aérodromes du Norfolk ; il aura la surprise de recevoir la *Ritterkreuz* dans son camp de prisonniers, au Canada, et sa promotion au grade supérieur un an plus tard. Il est remplacé par l'*Oberstleutnant Dr.* Gottlieb Wolff.

Les deux derniers He 111 perdus à l'ennemi tombent victimes de la chasse française (GC I/1 et I/8), au nord de Bordeaux, le 20 juin. Les missions offensives cessent le 22 juin, jour de la signature de l'armistice entre l'Allemagne et la France ; ce dernier prend effet le 25 juin à 00h35.

UNE CAMPAGNE RAPIDE MAIS TRÈS COÛTEUSE

Une fois encore, le rôle du Heinkel He 111 dans les campagnes à l'Ouest a été majeur. L'étendue du territoire français, avec ses nombreux objectifs sensibles (usines d'armement, raffineries...), a permis aux *Kampfgruppen* d'effectuer un certain nombre de missions stratégiques, dont quelques-unes de nuit. Cependant, soit par manque de suite dans les idées, soit par surestimation des dégâts infligés, ces sorties ont été peu couronnées de succès ; à cette époque, tous les stratèges de l'Air, qu'ils soient Allemands, Britanniques ou Américains, se leurrent sur la capacité de destruction des bombardiers et sur la résilience de leurs cibles. Les sites de Méaulte (Potez), Billancourt (Renault) ou Châteauroux (SNCASO) ne cesseront leur activité qu'avec l'arrivée des troupes allemandes.

Pour le reste, le He 111 a agi comme en Pologne, en avant et en arrière du front, mais plus rarement sur les lignes de contact.

La campagne de France a réservé deux surprises aux Allemands : une bonne, la rapidité de leur victoire (44 jours) ; une mauvaise, des pertes bien plus élevées qu'attendu. En effet, pas moins de 1 474 avions ont été rayés des contrôles et 758 endommagés à des degrés divers. Les pertes des unités de He 111 se sont élevées à 277 appareils [16] (toutes causes confondues), soit 33 % des effectifs de départ. Malheureusement, les relevés officiels étant assez mal tenus à cette époque, il reste une trentaine de machines dont le sort final est inconnu – c'est loin d'être anecdotique ! Les unités qui ont le plus souffert sont : la KG 54 (47 avions perdus), suivie par les KG 27, KG 53 et KG 55 (41).

Dès le 20 juin, la plupart des *Kampfgruppen* s'installent en France dans l'attente du prochain round. Mais pour l'heure, il leur faut prendre du repos (un peu) et recevoir des renforts (beaucoup). ■

[16] Comptage manuel d'après *The Battle of France, Then and Now* – P. D. Cornwell – Battle of Britain Int., Old Harlow, 2007.

LES PREMIÈRES RITTERKREUZE DES KAMPFFLIEGER

06/04/40	*Oberst Dipl-Ing* Robert Fuchs – *Kommodore* KG 26
08/05/40	*Oberst* Matin Fiebig – *Kommodore* KG 4
08/05/40	*Leutnant* Werner Baumbach – 5./KG 30
16/05/40	*Oberleutnant* Albrecht Kunze – 6./KG 26
14/06/40	*Hauptmann* Arverd Crüger – *Staka* 3./KG 30
19/06/40	*Major* Fritz Doench – *Kommandeur* I./KG 30
19/06/40	*Major* Claus Hinkelbein – *Kommandeur* II./K 30
19/06/40	*Oberleutnant* Franz Wieting – *Staka* 6./KG 30
19/06/40	*Feldwebel* Wilhelm Schultz – 6./KG 30

Les premières *Ritterkreuze* ont été attribuées en règle générale aux pilotes qui se sont distingués dans la lutte aéronavale, en particulier à Narvik.

JUIL. 1940
MAI 1941

BOMBEN AUF EN-GE-LAND 6

LE CHANT DU CYGNE

« S'ils envoient des centaines d'avions pour bombarder nos villes, alors, le lendemain du premier bombardement de Berlin, nous enverrons des milliers d'avions pour bombarder les leurs. »
Adolf Hitler, *Oberbefehlshaber der Wehrmacht*, 26 août 1940.

Quand il est engagé dans la Bataille d'Angleterre, le Heinkel He 111 va alors se révéler pour ce qu'il est : un avion vieillissant, devenu trop lent par rapport aux chasseurs modernes de la RAF, mal armé sur le plan défensif et insuffisamment blindé, offrant, avec sa surface alaire démesurée, une cible de premier choix, même pour les pilotes de chasse britanniques les plus maladroits. La campagne de France avait démontré sa vulnérabilité, mais dans l'euphorie d'une victoire éclair, ses défauts avaient été passés sous le boisseau. Désormais, ils sont si patents que, très vite, il ne pourra plus être engagé que de nuit.

UND NUN - ENGLAND!

Revenu de ses vacances en France, début juillet 1940, Hitler ordonne les préparatifs de l'opération « Seelöwe » – l'invasion de l'Angleterre. Avec quoi, quand, comment ? Des questions pour lesquelles la Heer, la Kriegsmarine et la Luftwaffe n'ont pas plus de réponses que l'envie d'y travailler ensemble, d'autant que le *Führer* s'en désintéresse rapidement. C'est pour le moins mal parti !

C'est alors que Hermann Göring, tout auréolé de sa récente promotion au grade suprême de *Reichsmarschall*, se pose en homme providentiel : « sa » Luftwaffe saura mettre l'Angleterre à genoux, rendant tout débarquement inutile. Trop content de s'en remettre à cette solution, Hitler marque son accord. *Bomben auf En-ge-land* [1] devient le refrain à la mode. Or, la Manche n'est ni la Vistule ni la Meuse, et il n'est plus question d'accompagner la chevauchée des *Panzer* à travers la Poméranie ou la Picardie. Pour cette nouvelle campagne, la Luftwaffe a oublié de se doter d'un outil indispensable : un bombardier stratégique. Le Heinkel

[1] Cette chanson avait été créée en 1939 sous le titre de *Bomben auf Polenland*.

[2] *Kampfgeschwader "Legion Condor" 53* – H. Kiehl – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1983.

▲ La photo est archi-connue, certes, mais cela ne retire rien à son côté spectaculaire : un He 111 survole l'ancienne île aux Chiens, une boucle de la Tamise dans l'East End de Londres, le 7 septembre 1940, le premier soir du « Blitz ». (IWM)

◤ La couverture de *Der Adler* du 9 juillet 1940 : et maintenant, l'Angleterre ! (DR)

◤ Page de gauche : Photographié avec comme arrière-plan la somptueuse cathédrale Notre-Dame de Chartres, le He 111 P du *Hauptmann* Wolfgang Berlin, *Staka* 5./KG 55, attend les préparatifs pour une mission au-dessus de la Manche. (E-N Archives)

He 111 le devient par défaut, car il est le seul à posséder une allonge supérieure à celle des Ju 88 A et Do 17 Z. Avant même l'entrée en vigueur de l'armistice avec la France, la majorité des *Kampfgruppen* a fait mouvement sur des aérodromes situés dans les pays récemment conquis, d'Amsterdam-Schiphol à Vannes. L'heure est à la réception d'avions neufs en recomplètement et à l'intégration de nouveaux équipages venus remplacer leurs camarades disparus ; la bonne nouvelle est le retour des prisonniers détenus par les Français, entre 300 et 400 pour ces unités.

Toutefois, aucune leçon de la campagne à l'Ouest n'a été tirée. Au vu des quelque 200 He 111 abattus par la chasse ennemie, la question de la vulnérabilité de l'appareil semblait pourtant légitime. Enfermé dans sa bulle de plexiglas, dont l'épaisseur est sujette à caution, l'équipage – surtout le pilote – paraît totalement démuni de protection face à des attaques par le secteur avant. L'armement défensif, composé de « pétoires » de 7,92 mm, est totalement inadéquat ; même si leur nombre a presque doublé au cours de l'été 1940, même si certains ont reçu un canon de 20 mm dans la pointe avant, leur efficacité est restée la même. Mais quand le vin est tiré, il faut le boire.

La *Schlacht un England* (la Bataille d'Angleterre) se décompose en quatre phases principales, dont la fin de la dernière est difficile à cerner.

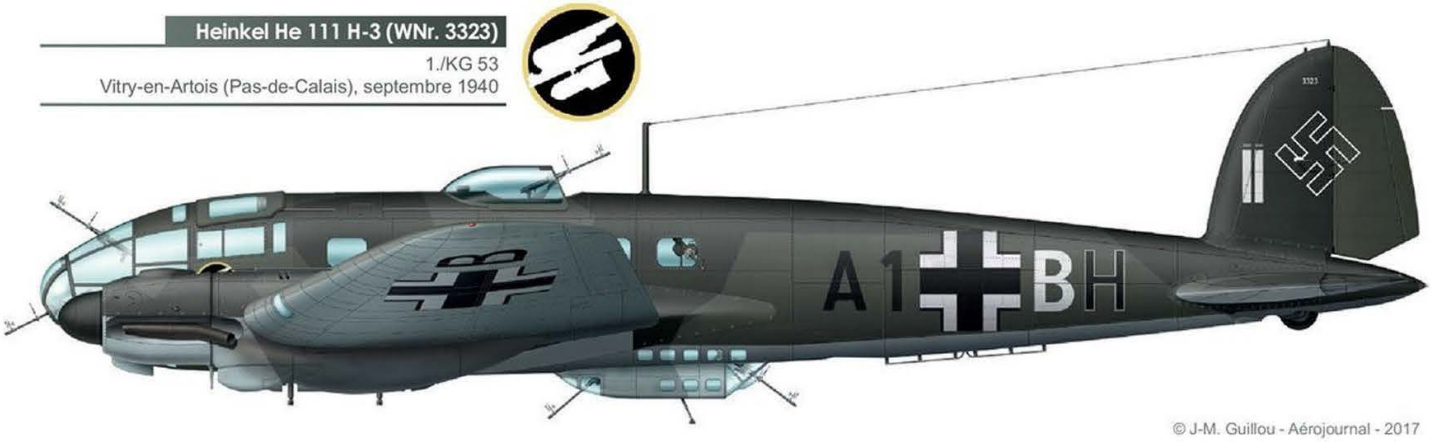
LA BATAILLE DES CONVOIS
10 JUILLET - 7 AOÛT 1940

Les premières missions contre les convois qui cabotent le long du littoral, entre les ports gallois et celui de Londres, effectuées généralement par de petites formations, servent à tester les réactions de l'ennemi. Petit à petit, les bombardiers s'enhardissent et viennent titiller les défenses côtières, puis s'en prennent aux ports et aux industries situées un peu plus loin dans les terres. Ceux de la *Luftflotte* 5 manifestent une intense activité en mer du Nord et au-dessus de l'Écosse. Certaines sorties consistent en des mouillages de mines, d'autres en des reconnaissances armées, comme, par exemple, le 9 juillet, ainsi que le rapporte Alfred Sticht de la 1./KG 53 [2] :

« Nous survolons Hull, à l'embouchure du fleuve Humber, Middlesborough, Newcastle (nom de code : "Ramoneur"), puis le Firth of Forth en direction de Scapa Flow. Bilan de notre reconnaissance : un convoi repéré près de Great Yarmouth. Au retour se pose la question : *"Est-ce que l'on veut attaquer le convoi, composé de 23 cargos accompagnés de quelques navires de guerre ? Est-ce utile, pouvons-nous tenter le coup ou est-ce prendre trop de risques ?"*

« Finalement, on se met en léger piqué de manière à prendre la bonne altitude pour attaquer. Une minute plus tard résonne la voix d'Allmendinger, notre *Staffelkapitän*.

Heinkel He 111 H-3 (WNr. 3323)
1./KG 53
Vitry-en-Artois (Pas-de-Calais), septembre 1940



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Attaque annulée, ZSK [3] éteint, trappes à bombes fermées, nous reprenons de l'altitude jusqu'à la couche de nuages, direction la maison. La justesse de cette décision est malheureusement prouvée par le triste sort réservé à l'équipage du *Staffelkapitän* de la 3. *Staffel* (Olt. Kolmer), qui a été abattu ; deux corps seront repêchés près de Nordeney six mois plus tard. »

Le 17 juillet, la KG 27 perd son *Kommodore*, l'*Oberst* Bernhard Georgi, descendu par des Hurricane du N° 145 *Squadron* au sud de Bognor Regis ; il est remplacé par l'*Oberst Dipl.-Ing.* Gerhard Conrad [4].

Entre le 10 et le 31 juillet, 35 He 111 sont rayés des contrôles, la plupart abattus par la RAF.

Le 1er août, les raids aériens prennent une autre dimension, quand une trentaine d'appareils de la KG 4 bombardent l'usine Boulton Paul à Norwich. La Luftwaffe se présente désormais en force pour faire sortir le *Fighter Command* de sa tanière.

[3] Système d'amorçage des bombes.

[4] Il est l'un des premiers récipiendaires de la *Ritterkreuz* (24.05.40), qu'il doit à son action à la tête de la KG zbV 2 en Hollande.

[5] *The Battle of Britain, Then and Now* – After the Battle, Londres, 1982.

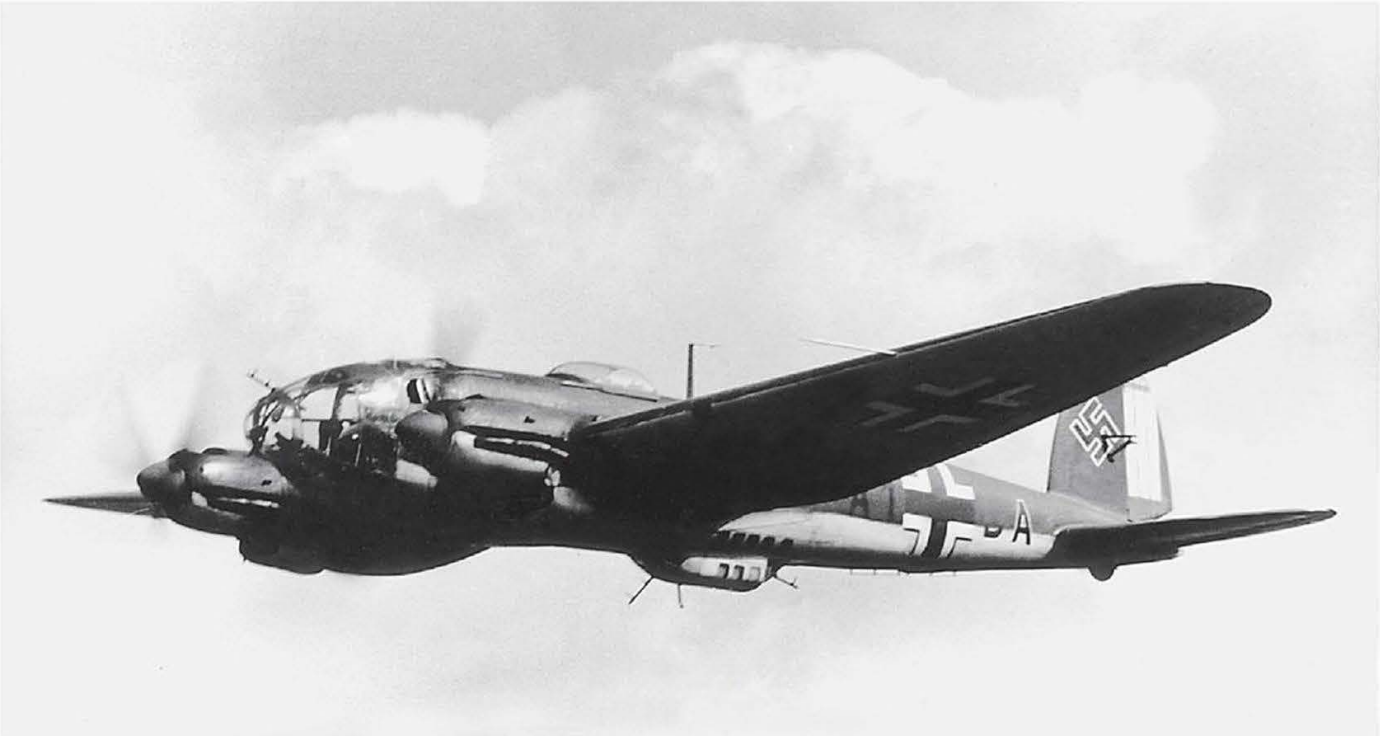
LA BATAILLE DES AÉRODROMES
8 - 23 AOÛT 1940

Le 8 août marque pour les Britanniques le début de la Bataille d'Angleterre proprement dite, et celle-ci commence par une attaque d'une ampleur sans précédent contre un convoi, à laquelle plus de 350 avions allemands prennent part. La riposte de la RAF est à la hauteur de l'événement, mais seuls deux He 111 (KG 4) sont abattus.

Le 9 août, le KGr. 100 arrive à Vannes-Meucon avec ses 39 He 111 H-3, prêts à effectuer leurs premières missions nocturnes sur l'Angleterre en employant le X-*Verfahren*, un système de guidage utilisant un signal porteur et trois faisceaux sécants ; au moment où

◥ Sur ce He 111 H-3 (WNr. 3323) du 1./KG 53, les barres blanches sur la dérive représentent les victoires aériennes attribuées à ses mitrailleurs. L'emplacement du svastika est archaïque, mais l'appareil dispose d'un armement renforcé, car on distingue clairement la MG 15 de sabord et celle montée à l'avant de la gondole centrale. (E-N Archives)

▶ Un He 111 H de la 2./KGr. 100 à Vannes-Meucon à l'été 1940. Les antennes, associées au système X-*Verfahren*, sont bien visibles. (Collection C. Goss)



▲ Un He 111 H à armement renforcé (on distingue les MG 15 supplémentaires montées dans le nez et à l'avant de la gondole ventrale) du *Stab*/KG 53 à l'été 1940. Les barres blanches peintes sur le gouvernail identifient le leader de la formation. (E-N Archives)

l'avion coupe le signal d'une des trois radiobalises, il connaît sa distance à l'objectif et peut aussi corriger son cap.

Du côté allemand, le début de l'offensive – *der Adlertag* (le jour de l'aigle) – est fixé au 13 août à 07h30. L'enjeu est la destruction du RAF *Fighter Command* dans le ciel, mais aussi sur terre (toujours le « grand coup »). Cependant, à l'heure dite, les aérodromes du nord de la France sont recouverts d'un épais brouillard. Göring repousse l'heure H à 14h00. Les conditions météo ne sont pas meilleures pour autant, mais « quand faut y aller, faut y aller » ! Les résultats sont assez médiocres, mais tous les avions rentrent.

Dans la soirée du 14 août, le *Kommodore* de la KG 55, l'*Oberst* Alois Stoeckl, emmène huit autres appareils en direction de la base de Middle Wallop. Les Heinkel sont assaillis par deux Spitfire du N° 609 *Squadron*, qui poivrent sérieusement le He 111 P-4 G1 + AA du *Kommodore* ; le pilote tente un atterrissage forcé près de Beach Head, mais l'avion explose avec ses munitions : trois membres d'équipage sont tués (dont Stoeckl) et les deux autres, grièvement blessés, seront échangés contre des aviateurs britanniques prisonniers des Allemands. Le poste est repris par l'*Oberst* Hans Korte.

« Les attaques redoubleront d'intensité le troisième jour », a promis Göring ; il tient sa promesse, puisque la Luftwaffe exécute 1 708 sorties le 15 août. Venus de Norvège, les *Stab*, I. et III./KG 26 ont rassemblé 72 machines, escortées par les Bf 110 D du I./ZG 76, pour matraquer la base de Dishford (Dishforth, au nord de Leeds, dans le North Yorkshire). Stumpff, qui commande la *Luftflotte* 5, a estimé que la RAF concentrera ses forces dans le sud-est de l'Angleterre et délaissera ce secteur... sauf que le « patron » du RAF *Fighter Command*, l'*Air Chief Marshal* Hugh Dowding, a pensé à cette éventualité et a maintenu le N° 72 *Squadron* et ses Spitfire à Acklington, à la frontière avec l'Écosse. La suite est si catastrophique pour la *Luftflotte* 5 qu'elle ne se risquera plus jamais au-dessus du nord de la Grande-Bretagne de jour ; huit He 111 sont portés disparus (11 % des effectifs engagés).

La Luftwaffe encaisse le coup, et si les affaires reprennent dans les jours qui suivent, le 18 août, elle ne réalise que la moitié des sorties des premiers jours de l'*Adlertag*. Du point de vue britannique, cette date marque la fin de la deuxième phase de la Bataille d'Angleterre. Entre le 1er et le 18 août, 31 He 111 ont été perdus à l'ennemi [5].

Pour la Luftwaffe, cette deuxième période de la *Schlacht um England* s'étend jusqu'au 23 août. Ces cinq jours d'écart sont cruciaux pour l'aviation allemande. Entre le 13 et le 18 août, 146 bombardiers ont été abattus, ce qui rend les équipages furieux contre les chasseurs, qui les laissent tomber. Göring fulmine et tempête. Le 19 août, il convoque ses généraux à Karinhall : comment obtenir la supériorité aérienne et comment employer les bombardiers qui ne pourront être escortés ? Göring exige que les chasseurs collent aux bombardiers, une tactique jugée suicidaire par Adolf Galland et ses pairs, qui estiment, à juste titre, qu'elle prive les Bf 109 de toute marge de manœuvre. Mais la Bataille d'Angleterre va s'emballer.

▼ Certains, comme ce H-2 de la 9./KG 53, portaient ces marques d'identification sur l'extrados droit. (Bundesarchiv Bild-101I-343-0694-21)

Un He 111 H-4 de la 2./KGr. 100 à Vannes-Meucon début 1941. (DR)

Le He 111 H-3 du *Kommandeur* II./KG 53 photographié à Lille-Nord au début de la Bataille d'Angleterre. Son propriétaire, le *Major* Reinhold Tamm, sera abattu à bord d'un autre appareil par un Blenheim de chasse de nuit le 18 août 1940. (Collection C. Goss)

[6] Göring diligentera une enquête pour trouver le nom des responsables. Au vu de la tournure des événements, celle-ci sera rapidement enterrée.

LA BATAILLE DE LONDRES
24 AOÛT - 6 SEPTEMBRE 1940

Le beau temps, qui revient le 24 août, autorise une reprise du bras de fer. Cependant, le conflit bascule dans la nuit, quand des bombes, qui visaient les docks de Londres, tombent sur la City et dans Oxford Street. « Une erreur de navigation commise par quelques équipages », écrira l'historien Cajus Bekker. Voire ! En effet, si Hitler a formellement interdit le bombardement du centre de la capitale [6], une vive discussion oppose Kesselring et Sperrle à propos de la nécessité de réorienter la stratégie de la Luftwaffe. Kesselring se montre un fervent partisan du bombardement de Londres pour contraindre les Britanniques à la reddition, craignant que le repli du *Fighter Command* sur ses terrains septentrionaux ne prive la Luftwaffe de la victoire. Sperrle, au contraire, y est défavorable et souhaite maintenir la pression sur les aérodromes anglais. De son côté, Göring ne reste pas insensible aux arguments de Kesselring, voyant par ce biais le moyen de redorer le blason de la Luftwaffe et – surtout – le sien, quelque peu terni aux yeux de son *Führer*. C'est Winston Churchill qui va mettre tout le monde d'accord.

ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE HE 111

18 AOÛT 1940

Oberkommando der Luftwaffe - RM H. Göring - Berlin			
Aufl.Gr. ObdL	Obstlt T. Rowhel	?	Berlin-Staaken
Wekusta 1./ObdL	Hpt K. Jonas	5	Oldenbourg
Wekusta 2./ObdL	Hpt R. Prasse	2	Brest
LUFTFLOTTE 2	GFM A. Kesselring		Bruxelles
I. *Fliegerkorps*	GObst U. Grauert		Beauvais
Stab/KG 1	Obst K. Angerstein	5	Rosières-en-Santerre
I./KG 1	Maj L. Maier	28	Montdidier
II./KG 1	Maj B. Koch	30	Montdidier
III./KG 1 [a]	Maj W. Fanelsa	28	Rosières-en-Santerre
II. *Fliegerkorps*	GdF B. Lörzer		Gand
Stab/KG 53	Obst E. Stahl	5	Lille-Nord
I./KG 53	Obstlt E. Kaufmann	19	Lille-Nord
II./KG 53	Maj R. Tamm	21	Lille-Nord
III./KG 53	Maj F.E. v. Braun	26	Lille-Nord
IX. *Fliegerkorps*	GM J. Coeller		Soesterberg
Stab/KG 4	Obst H-J. Rath	6	Soesterberg
I./KG 4	Hpt F. Meissner	30	Soesterberg
II./KG 4	Obstlt G. Wolff	30	Eindhoven
III./KG 4 [b]	Maj E. Bloedorn	35	Schiphol
KGr. 100	Hpt K. Aschenbrenner	41	Vannes
KGr. 106	Maj H. Schellmann	33	Nantes
LUFTFLOTTE 3	GFM H. Sperrle		Paris
IV. *Fliegerkorps*	GLt K. Pflugbeil		Dinard
Stab/KG 27	Obst G. Conrad	5	Tours
I./KG 27	Maj G. Ulbricht	30	Tours
II./KG 27	Hpt A. Eschenauer	34	Dinard
III./KG 27	Maj M. v. Sternberg	25	Rennes
V. *Fliegerkorps*	GdF R. Ritter v. Greim		Villacoublay
Stab/KG 55	Obstlt H. Korte	4	Villacoublay
I./KG 55	Maj J. Roeber	18	Dreux
II./KG 55	Maj F. Kless	38	Chartres
III./KG 55	Maj H. Schemmell	38	Villacoublay
LUFTFLOTTE 5	GObst H-J. Stumpff		Stavanger
X. *Fliegerkorps*	GLt H-F. Geisler		Stavanger
Stab/KG 26 [c]	Obst R. Fuchs	6	Stavanger
I./*K*G 26	Obstlt H. Busch	29	Stavanger
III./KG 26	Maj K. Wolfien	26	Stavanger

[a] Non opérationnel, en cours de transformation sur Ju 88 A.
[b] En cours de transformation sur Ju 88 A.
[c] Le II./KG 26 (Maj M. Vetter) est au repos à Westerland (île de Sylt) et ne participera pas aux premières phases de la Bataille d'Angleterre.

La nuit suivante, 70 bombardiers britanniques prennent le chemin de Berlin. Pour le Premier ministre, c'est bien plus qu'une action de représailles, c'est un véritable piège qu'il tend à Hitler, car il se doute que celui-ci ne résistera pas à la tentation de répliquer. Londres sous les bombes, ce sont des milliers de morts et de sans-abri à venir, mais c'est le RAF *Fighter Command* épargné et l'Angleterre sauvée.

Le 26 août, Hitler éructe à la radio : « S'ils envoient des centaines d'avions pour bombarder nos villes, alors, le lendemain du premier bombardement de Berlin, nous enverrons des milliers d'avions pour bombarder les leurs. Et s'ils pensent qu'ils peuvent détruire nos villes, nous réduirons les leurs en cendres bien avant. »

La campagne des *Terrorangriffe* (raids de terreur) est lancée ; elle durera jusqu'à la fin de la guerre !

La fin du mois d'août est terrible pour la chasse anglaise, qui voit plusieurs de ses aérodromes pratiquement rayés de la carte. Elle ne l'est pas moins pour la Luftwaffe : entre le 19 et le 31 août, les unités de He 111 ont laissé 35 appareils sur le carreau, sans compter ceux rentrés en piteux état, avec parfois des blessés et des morts à leur bord – ce qui fait un total de 101 depuis le 10 juillet [7]. Notamment le 30 août, pas moins de 5 machines de l'*Erg.Staffel*/KG 1, hâtivement plongées dans le grand bain, ont été descendues par la chasse ennemie.

Le 2 septembre, dans son ordre du jour, Göring place Londres en tête de liste des objectifs.

BOMBEN AUF LONDON
7-30 SEPTEMBRE 1940

Le 7 septembre est marqué par le grand tournant de la Bataille d'Angleterre : le *Zielwechsel* (le changement d'objectif). « J'ai décidé de commander moi-même la Luftwaffe pour la bataille au-dessus de l'Angleterre », a annoncé Göring, la veille, à la radio.

L'attaque sur Londres, qui se déroule en quatre phases à partir de 15h45 (heure anglaise), prend les défenses anglaises à contre-pied. Les raids se poursuivent pendant la nuit, jusqu'à 04h30. Un membre d'équipage d'un He 111 racontera [8] :

▲ Ci-dessus & ▶ Ce He 111 H-5 du II./KG 26 attend de recevoir une bombe SC 1800 « Satan ». Cette arme, généralement utilisée contre les bâtiments et les navires, avait une puissance destructrice considérable en raison de l'onde de choc qu'elle produisait ; n'ayant pas de dispositif retardateur, elle ne pouvait pas être lancée à basse altitude. Son emport nécessitait l'utilisation de fusées d'appoint pour le décollage – avec une garde au sol de 20 cm, l'envol avait de quoi faire dresser les cheveux sur la tête des équipages ! (E-N Archives)

▲ En haut : Un He 111 H de l'*Ergänzungs u. Lehr Staffel* KG 1 à Münster-Hansdorf en août 1940. Précipitée à la hâte dans la bataille, cette escadrille d'entraînement subit de lourdes pertes à la fin de ce mois. (Bundesarchiv Bild-101I-385-0582-08 – Wanderer W.)

▶ Le 5 septembre 1940, le He 111 H-2 (WNr 3143, A1+CC) du *Stab* II./KG 53 est fortement endommagé par des chasseurs anglais alors qu'il survolait Hornchurch pour s'assurer des dégâts causés par le raid de la matinée. L'*Oberfeldwebel* Günther Schmidtborn, que l'on voit allumer une cigarette, a réussi un atterrissage sur le ventre à Lille-Nord. L'*Oberleutnant* Hans-Peter Schierning, observateur, qui pointe le doigt vers un impact sur la casserole d'hélice, sera abattu et tué par la DCA lors d'un raid sur les docks de Londres dix jours plus tard. (Collection C. Goss)

◢ Décollage de deux He 111 H du III./KG 53 depuis le terrain de Lille-Nord en septembre 1940. (BPK/Arthur Grimm, via RMN)

« Nous sommes descendus de plus en plus bas. On pouvait voir la Tamise scintiller dans le noir. On a aperçu l'immense estuaire et aussi les méandres caractéristiques le long desquels d'innombrables cibles étaient situées. On voyait la lune se refléter sur les eaux du fleuve. L'artillerie antiaérienne nous suivait à la trace ; de temps en temps, le pinceau aveuglant d'un projecteur illuminait l'avion. Puis il y a eu une explosion, et on a été touchés pour la première fois ; des morceaux de métal ont volé dans tout le fuselage. Un gros trou a apparu en plein milieu de l'appareil, par lequel le vent s'est engouffré.

[7] Ne sont comptabilisés que les avions détruits à 100 % pendant ou à la suite d'une mission de guerre.

[8] *The Luftwaffe in the Battle of Britain* – A. van Ishoven – Ian Allan, Shepperton, 1980.

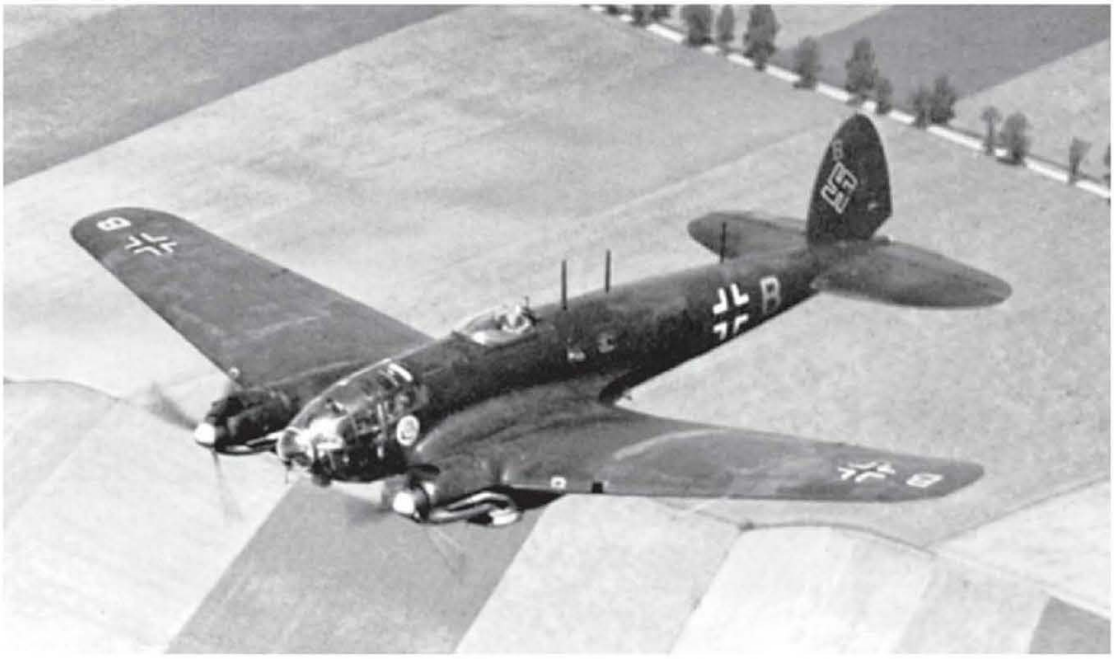
– *Vous ne sentez rien, les gars ?*, a crié l'*Oberleutnant* à l'improviste. Il ne cessait de humer l'air autour de lui. J'ai vérifié le circuit d'alimentation du carburant et j'ai jeté un coup d'œil sur les deux moteurs, tout en reniflant moi aussi. Le taxi empestait une sale odeur de brûlé.
– *Je n'ai rien trouvé. La machine semble aller bien*, ai-je crié à mon tour.
– *Cela fait un moment que j'ai cette odeur dans les narines*, a alors dit le mécanicien de bord, *mais je n'ai rien osé dire.*
– *Mais qu'est-ce que ça peut être ? Ça ne vient certainement pas de notre taxi.*
– *Alors, ce doit être l'odeur de Londres en train de brûler*, a conclu calmement notre pilote. »

Les quartiers de l'East End et des docks ont particulièrement souffert. On dénombre 448 civils tués et plusieurs milliers blessés. La Luftwaffe laisse 51 avions (dont 8 He 111) dans l'affaire.
Göring s'impatiente ! Il décide alors de frapper un nouveau *großer Schlag* le 15 septembre. Ce sera le point d'orgue de la Bataille. Ce jour-là, la météo est meilleure que les trois jours précédents, mais les conditions se dégradent à mesure que la première vague s'enfonce vers l'ouest ; celle-ci est principalement composée de Dornier Do 17 Z. Le fameux *Squadron Leader* Douglas Bader, l'un des grands partisans des *Big Wings* [9], va porter un coup au moral des équipages allemands : alors que leur propagande ne cesse de clamer que la RAF a été éradiquée, la vue de 60 à 70 chasseurs groupés en plusieurs pelotons les a certainement interpellés.
Vers 14h30 se présente une seconde vague, majoritairement constituée de He 111. Sept machines ne rentrent pas, une huitième s'écrase au retour des suites des dégâts subis.
Pour les Britanniques, le doute n'est pas permis, la Bataille d'Angleterre a été gagnée. L'historien John Terraine écrira : « Si le 15 août a prouvé au Haut commandement allié que la supériorité aérienne ne pourra pas être obtenue rapidement, le 15 septembre va le convaincre qu'elle ne pourra jamais l'être. » Les Allemands ne partagent pas cet avis, surtout Kesselring et Sperrle, qui décident de monter une dernière tentative avant l'arrivée du mauvais temps, qui mettra un terme aux missions diurnes d'envergure.
Le 30 septembre, deux grosses expéditions, encadrées par une escorte musclée, visent Londres et quelques sites annexes, comme les usines Westland à Yeovil, cibles des I. et II./KG 55. Le *Fighter Command* est sur le pied de guerre et effectue 1 173 sorties, ce qui classe cette journée au second rang de toute la Bataille, juste après celle du 15 août ! La KG 55 perd quatre He 111, dont le P-2 du *Major Dr.* Ernst Kühl (*Stab*/KG 55), qui plonge dans la Manche ; plus chanceux qu'un mitrailleur tué à son poste, lui-même et trois autres membres de son équipage sont récupérés par un avion du *Seenotdienst* (secours en mer) [10].

DÉBUT DU « BLITZ »
1ER OCTOBRE - 31 DÉCEMBRE 1940

Pour limiter les pertes, mais aussi parce que les conditions atmosphériques sont défavorables à l'engagement de vastes formations en plein jour, les bombardiers se concentrent surtout sur les opérations nocturnes. Dans cette optique, le KGr. 100 a une belle carte à jouer.
Tandis que les bombardiers continuent à opérer sous le couvert de la nuit au-dessus de Londres, mais aussi au-dessus d'autres points sensibles avec des résultats plus ou moins satisfaisants, une expédition d'envergure est programmée pour la nuit du 14 au 15 novembre : *Unternehmen Mondscheinsonate* (opération « Sonate au clair de lune » – qui ose dire que les nazis n'ont pas une âme de poètes ?). Autour de 18h00, treize H-4 du KGr. 100, équipés du système X-*Verfahren*, décollent de Vannes-Meucon ; objectif : Coventry ; mission : éclairer les cibles pour la quasi-totalité des bombardiers des *Luftflotten* 2 et 3 qui vont suivre peu après. Ils attrapent leur faisceau directeur au nord de Cherbourg et le « chevauchent » pour franchir la côte anglaise et survoler Salisbury et Oxford. Ils coupent ensuite trois faisceaux sécants, le premier situé à 30 km de l'objectif, le deuxième à 10 et le dernier à 5. À 19h20, ils

Un He 111 de la 1.(F)/121, basée à Caen-Carpiquet pendant la Bataille d'Angleterre. (Collection H. Obert)



Un He 111 H-4 de la 13.(*Erg.*)/KG 100, codé 6N+BX. Il porte l'insigne du drakkar sur le nez, ainsi que les antennes du X-*Verfahren*. Le IV.(*Erg.*)/KG 100 émane de l'*Ergänzungskette*/KGr. 100, mise sur pied à Lünebourg en août 1940 afin de former de nouveaux équipages pour le reste du groupe. (E-N Archives)

▶ Un appareil de la KG 27 en fâcheuse posture, que les Allemands ont baptisée avec humour *Fliegerdenkmal* (le monument aux aviateurs). On distingue tout juste le code « 1G » attribué à cette escadre, le reste disparaissant sous une couche de peinture noire, ce qui indique qu'il était engagé dans des missions nocturnes au-dessus de l'Angleterre. (Collection C. Goss)

larguent 48 bombes SC 50 et 10 224 incendiaires en plein centre-ville. Ils sont suivis, quelques minutes plus tard, par le II./KG 55 utilisant un autre moyen de radioguidage, le Knickenbein (deux faisceaux s'entrecroisant à la verticale de l'objectif). Ses Heinkel lancent des fusées éclairantes parachutées LC 50 (*Leucht Cylindrische*) ; ils précèdent des appareils du II./KG 26, qui larguent cinq bombes SC 1800 « Satan » – de nombreuses SC 500 et SD 50, et 2 412 incendiaires tombent sur la ville. Le III./KG 26 arrive dans la foulée avec ses LC 50 et ses bombes incendiaires. Le but est de créer un « champ de feu » (*Brandbombfeld*) impossible à circonscrire rapidement afin de guider les bombardiers conventionnels et les aider à repérer l'objectif. Tous les *Kampfgruppen* sur He 111 participent à la mission, les appareils de la KG 4 larguant des mines LMB pour ajouter à la confusion.

Sur les 552 bombardiers ayant décollé, 449 se présenteront au-dessus de Coventry ; certaines unités auront été réarmées et ravitaillées pour une seconde sortie dans la nuit. Les sirènes de la cité martyre ne sonneront la fin de l'alerte que vers 06h00.

Si un tiers des usines d'armement a été détruit (notamment, Daimler, Humber Hillmann et Alfred Herbert Ltd), le centre-ville a été anéanti (par la suite, Goebbels utilisera le terme de *coventriert* pour parler de villes ravagées par des raids aériens). Parce que les habitants avaient déjà subi des bombardements et qu'ils savaient comment s'en protéger, on ne dénombre « que » 568 morts.

Coventry marque une étape significative dans la guerre aérienne : c'est la première mission d'importance exécutée grâce au guidage par radiobalise. Les Britanniques connaissaient le X-*Verfahren*, mais pour diverses raisons, ils n'ont pu en trouver la parade à temps ; quand ils la trouveront, les Allemands seront passés au Y-*Verfahren* – c'est le début de la « Bataille des faisceaux ».

Le 24 novembre, l'*Oberleutnant* Hermann Kühl, *Staka* 2./KG 4, reçoit la *Ritterkreuz* pour avoir été le premier pilote de bombardement à réaliser 100 missions de guerre.

Pendant que la Luftwaffe s'enlise dans les sombres nuits d'un automne maussade pour des missions de peu de portée stratégique, auxquelles personne ne croit plus vraiment, Hitler a ressorti ses cartes de Russie. Le 15 décembre 1940, il dicte sa Directive n° 21 portant sur la mise en œuvre de l'opération « Barbarossa ».

L'ENLISEMENT
JANVIER - MAI 1941

Durant l'hiver 1940-41, les *Kampfgruppen* n'opèrent plus que de nuit et sortent en masse au cours des périodes de pleine lune. La cible principale reste le Grand Londres, mais de nombreux raids sont également menés sur les centres industriels. La superficie de la capitale permet aux aviateurs néophytes ou myopes d'être certains de faire mouche ; pour les objectifs plus petits, les éclaireurs du KGr. 100 sont souvent requis. L'ordre de bataille des unités sur He 111 est peu différent de celui du 18 août précédent, à l'exception du déménagement de quelques *Gruppen* et du retour de la KG 26 au sein du I. *Fliegerkorps*.

La Luftwaffe exécute quelques raids majeurs mettant en œuvre une centaine de bombardiers, comme le 2/3 janvier 1941 sur Cardiff (env. 100), le 10/11 janvier sur Manchester (137), le 9/10 mars sur Londres (93), le 12/13 mars sur Liverpool (146) ou le 19/20 mars sur Londres (235) ; lors de ce dernier raid, les incendies allumés sont d'une telle violence qu'ils peuvent être contemplés depuis les côtes françaises.

Avec le retour du printemps, la Luftwaffe cible les grands ports, comme Liverpool, Hull, Plymouth et... Londres.

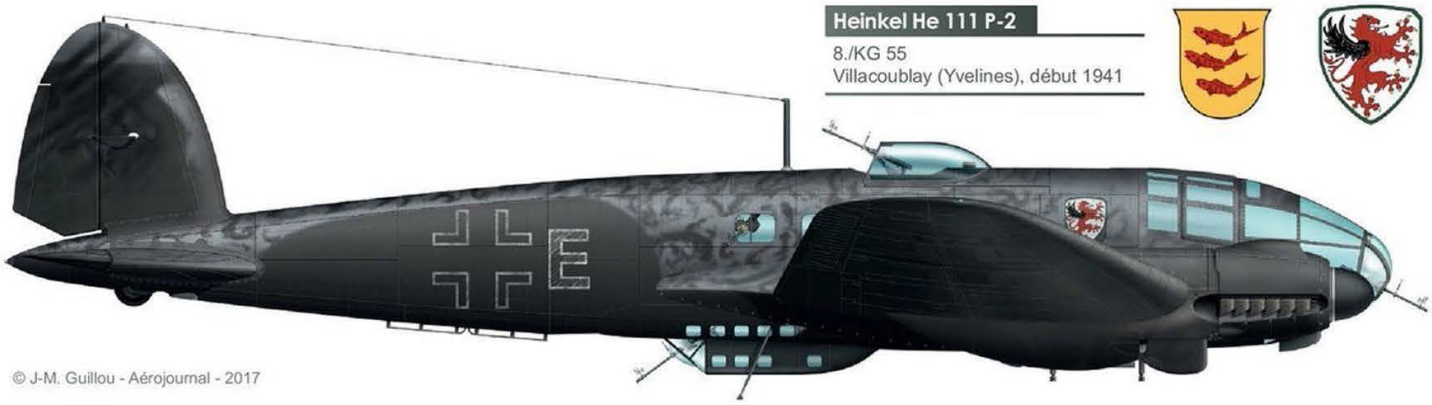
Le 12/13 mars 1941, le He 111 P-4 de la 6./KG 55, piloté par l'*Oberfeldwebel* Karl Single, a pris à son bord le *Staffelkapitän*, le *Hauptmann* Wolfgang Berlin ; l'avion fait partie des 340 qui partent bombarder Merseyside. Il est intercepté vers 23h40 par un Hurricane Mk. I du N° 96 *Squadron* (*Sergeant* McNair), peu après avoir largué ses bombes. Deux hommes sont tués et les autres doivent évacuer le Heinkel d'urgence, un épisode qui est resté gravé dans la mémoire de Berlin [11] :

« Nous avons sauté vers 900 m, et j'ai eu le sentiment de planer au-dessus de l'Angleterre dans une immobilité complète. J'ai perçu la lueur de l'explosion quand le Heinkel s'est écrasé et j'ai alors pensé que je devais être prudent si je ne voulais pas finir suspendu à un câble de haute tension. Je me suis mis en boule pour l'éviter et j'ai atterri quelques secondes plus tard dans un champ.

[9] Pour en savoir plus, cf. *Aéro-Journal* n° 16 (juin 2010) : *Du sang, de la sueur et des larmes – La Bataille d'Angleterre.*

[10] Après un long séjour à l'hôpital de Cherbourg, Ernst Kühl sera nommé *Kommandeur* II./KG 55 (31.03.41).

[11] W. Dierich (*op. cit.*).



Je suis resté un moment debout, seul dans le clair de lune, à remercier le ciel de m'en être encore sorti. Tout à coup, un jeune garçon s'est approché avec circonspection, suivi peu après par deux paysans âgés, qui m'ont conduit vers une ferme proche, où la femme de l'un d'eux m'a offert une tasse de thé, que j'ai volontiers acceptée. J'ai mangé quelques biscuits et, avec leur emballage, j'ai jeté au feu quelques papiers que je ne voulais pas voir tomber aux mains des Anglais. Bientôt, la pièce a été remplie de guetteurs et de Home Guards, curieux de voir un aviateur allemand en chair et en os, et de récupérer quelques souvenirs. Je n'avais rien à leur offrir. »

En avril 1941, à la demande de Hitler, les raids de représailles sur Londres s'intensifient. Le 16/17 avril, 1 037 tonnes de bombes sont larguées par 681 appareils, le 19/20 avril, 1 177 tonnes par 712, et le 10/11 mai, 804 tonnes par 505. Passé cette date, les raids décroissent d'intensité, jusqu'à pratiquement cesser.

Les unes après les autres, les unités de Heinkel 111 sont rappelées en Allemagne pour y être recomplétées, parce que quelque chose de plus gros se prépare à l'Est.

Traitant de la Bataille d'Angleterre *largo sensu*, un rapport allemand conclura : « La leçon que l'on peut en tirer est que le facteur décisif dans ce type de guerre n'est pas tant le poids du matériel utilisé qu'un Haut commandement qui sait comment l'employer au mieux. »

UN AVION VIEILLISSANT

La Bataille d'Angleterre a marqué un nouveau tournant dans la guerre aérienne : le début des *Terrorangriffe* contre les populations civiles et l'emploi massif des bombes incendiaires. Le RAF *Bomber Command*, qui ne tardera pas à utiliser les mêmes recettes, s'apercevra à son tour que l'on ne brise pas le moral d'un peuple en l'écrasant sous les bombes ; bien au contraire, on le fortifie. Pour les Allemands, les leçons de la Guerre d'Espagne semblent bien loin…

▼ Un He 111 P de la 8. *Staffel* à Brest-Süd lors de la formation du III./KG 40 (ex-I./KG 1) en mars 1941. Bien que officiellement placé sous le commandement du *Fliegerführer Atlantik*, ce groupe effectuera peu de missions de lutte aéronavale dans l'Atlantique, car rapidement écartelé entre la France, la Crète et la Norvège… Il commencera sa transformation sur Fw 200 en avril 1942. (E-N Archives)

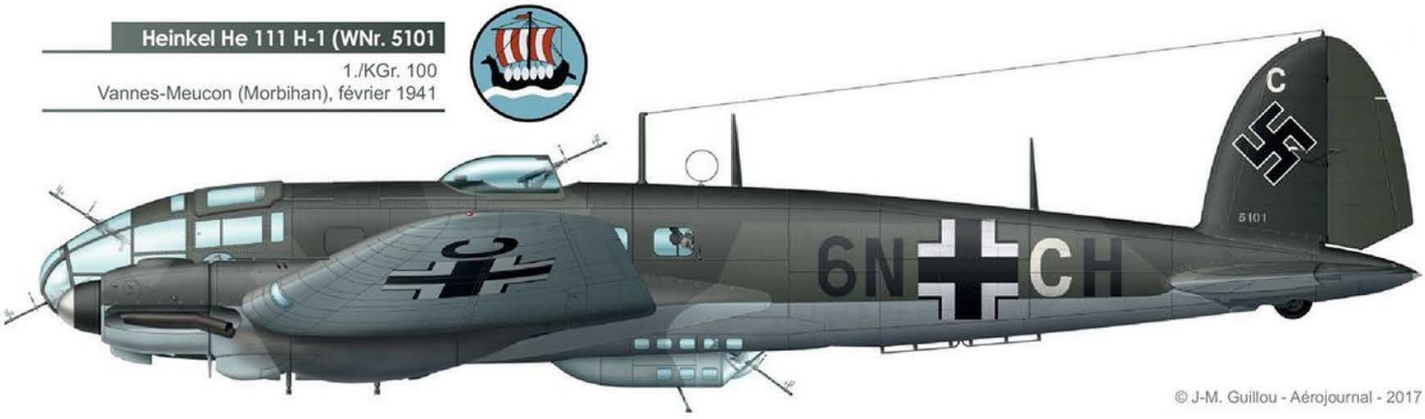
Bien loin aussi sont les succès du Heinkel 111 dans les cieux de la Biscaye, de Varsovie ou de la Meuse. Face aux rapides monomoteurs britanniques, il a beaucoup souffert. Afin de tenir compte du manque d'entraînement au tir aérien des pilotes du RAF *Fighter Command* et de leur offrir une chance de mettre quelques coups au but, l'état-major a imposé que les mitrailleuses des Hurricane et Spitfire soient réglées pour converger à 400 m. L'inconvénient de la large voilure du He 111, c'est qu'elle est largement exposée aux tirs déclenchés à une distance inférieure ; son avantage, c'est qu'elle est pleine… de vide et qu'il est nécessaire de toucher un organe vital pour causer des soucis aux équipages allemands. Le secteur le plus exposé, car le moins blindé, est incontestablement le nez vitré, où est concentrée la quasi-totalité de l'équipage, mais l'on s'aperçoit que les chasseurs britanniques ont effectué peu de passes frontales.

▲ La Luftwaffe n'admettra jamais avoir perdu la Bataille d'Angleterre et, tant qu'elle le pourra, elle continuera ses raids sur Londres et les grandes villes du Royaume-Uni. On voit ici des He 111 H de la 8./KG 55 camouflés pour des missions nocturnes au début de l'année 1941. (E-N Archives)

Malgré l'installation de quatre mitrailleuses supplémentaires et d'un cinquième membre d'équipage, et malgré le remplacement (tardif) de la MG 15/17 par un canon MG FF de 20 mm dans la pointe avant, le He 111 reste insuffisamment défendu. Si, deux ans plus tôt, il se jouait de la chasse républicaine, ce n'est plus le cas avec les véloces monomoteurs anglais ; il ne peut plus se prévaloir de sa pointe de vitesse pour éviter le combat. Cependant, la machine est robuste ; elle peut encaisser une lourde correction et même résister à un atterrissage forcé.

Le He 111 a vieilli, et les variantes qui apparaissent fin 1940 n'apportent que des améliorations de détail ; les appareils qui ravitailleront Breslau en avril 1945 sont peu différents de ceux qui ont bombardé Londres quatre ans et demi plus tôt. Mais il reste le seul bombardier « stratégique » dont dispose la Luftwaffe pour ses futures campagnes – elle devra faire avec. ■

Heinkel He 111 H-1 (WNr. 5101
1./KGr. 100
Vannes-Meucon (Morbihan), février 1941



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

DÉC. 1940
DÉC. 1942

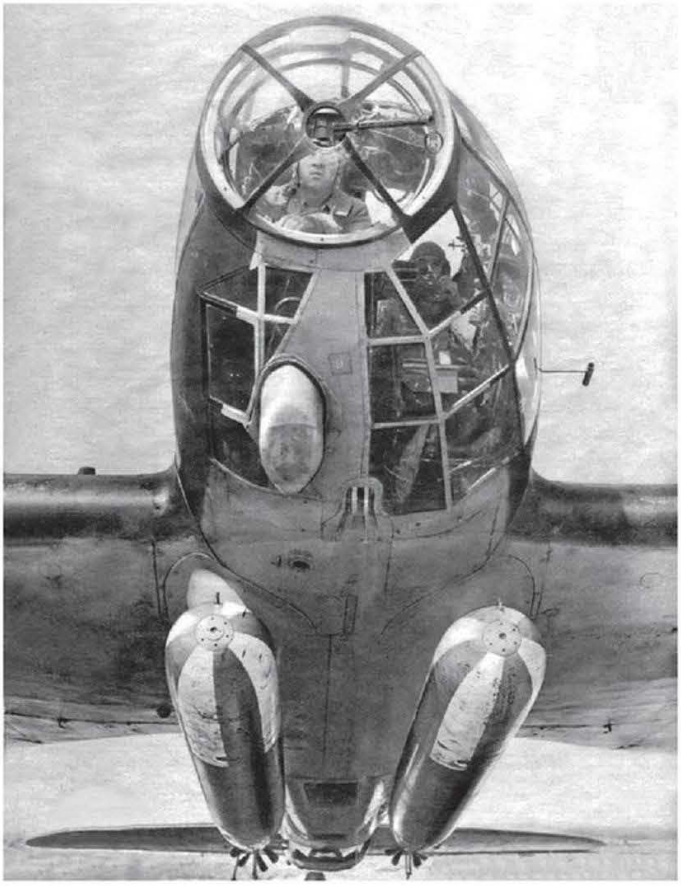
AVENTURES EN MÉDITERRANÉE 7

TORPEDO – LOS !

« Votre tâche la plus importante est d'attaquer la Marine anglaise, particulièrement à Alexandrie, mais aussi dans le canal de Suez, ainsi que dans les détroits entre la Sicile et la côte de l'Afrique du Nord. »
Adolf Hitler, *Oberbefehlshaber der Wehrmacht*, 7 décembre 1940.

Le 10 décembre 1940, le *Generalleutnant* Hans Geisler, commandant le X. *Fliegerkorps*, installe son PC à Traomine, un petit village de pêcheurs au nord de Catane (Sicile). L'ordre de mission de Hitler est clair : « Votre tâche la plus importante est d'attaquer la Marine anglaise, particulièrement à Alexandrie, mais aussi dans le canal de Suez, ainsi que dans les détroits entre la Sicile et la côte de l'Afrique du Nord. » Trop contente de profiter de l'aubaine, la Regia Aeronautica met à la disposition de la Luftwaffe les aérodromes de Castel Veltrano, Catane-Fontanarossa, Comiso, Gerbini et Trapani. À partir du 14 décembre, les unités du X. *Fliegerkorps*, soit quelque 250 avions, débarquent en Sicile, dont les :

- 32 He 111 H-4/H-5 du II./KG 26 (*Major* Helmut Bertram) à Catane ;
- 10 He 111 H-4 de la 2./KG 4 (*Oberleutnant* Hermann Kühl) à Comiso.



MISSION SUR SUEZ

Le 5 janvier 1941, rien ne va plus pour les Italiens ; 40 000 hommes, avec leur équipement lourd, se rendent aux Britanniques à Barda. Les troupes australiennes se lancent à la poursuite du reste de l'Armée italienne qui se replie massivement. Le X. *Fliegerkorps*, placé directement sous l'autorité de l'OKL, reçoit l'ordre d'intervenir sans délai. Dans la nuit du 17 au 18 janvier, l'*Oberstleutnant* Martin Harlinghausen, chef d'état-major de Geisler et tout récemment promu *Fliegerführer Afrika*, tient à participer personnellement à une mission un peu particulière : Huit He 111 H-5, sous les ordres du *Hauptmann* Robert Kowalewski (*Staka* 6./KG 26), doivent bombarder un convoi repéré à l'autre extrémité du canal de Suez ! Pour cet aller et retour de quelque 3 000 km, il est prévu une escale à Benghazi. Les avions, bourrés de carburant et chargés de deux tonnes de bombes et de mines, décollent à 30 minutes d'intervalle. Quatre remontent une rive du canal de Charm el-Cheikh à Suez, quatre descendent l'autre rive en sens inverse, mais aucun ne trouve la cible. Au retour, les huit avions affrontent un violent vent contraire. À court d'essence, Kowalewski effectue un atterrissage sur le ventre à… 280 km de Benghazi ; l'équipage errera quatre jours dans le désert avant d'être repéré. À son retour à Comiso, Kowalewski [1] apprendra qu'il a été promu *Kommandeur* en remplacement de Bertram et que, au final, un seul He 111 a rejoint Benghazi.

PREMIERS TORPILLAGES

Les rôles sont bien partagés, puisque le II./KG 26 est équipé en appareils capables de porter deux torpilles LT 5Fb sur des râteliers externes, tandis que ceux de la *Staffel* peuvent embarquer deux mines LMB. La *Luftmine* B est un engin parachuté ressemblant à une bombe et pesant 1 000 kg ; larguée sur la terre ferme, elle explose 25 secondes après son impact au sol, et larguée dans l'eau, elle se comporte comme une mine magnétique (un mécanisme mesurant la pression de l'eau désamorce le retardateur et active le détonateur magnétique).

[1] Robert Kowalewski a reçu la *Ritterkreuz* (24.11.40), non seulement pour les 83 680 t envoyés par le fond, un croiseur endommagé et deux victoires aériennes, mais aussi pour avoir ramené son équipage sur un moteur depuis le Moray Firth, dans le nord de l'Écosse – un voyage retour de quatre heures !

Le 31 janvier, le II./KG 26 s'en prend à un convoi protégé par la *Force H* ; les Heinkel coulent le dragueur de mines HMS *Huntley* et le SS *Sollum* (un cargo égyptien) avant d'aller se poser à Benghazi. Ce sont les premiers succès du He 111 dans la lutte aéronavale en Méditerranée, mais ils ont été remportés par un bombardement classique. La première sortie de torpillage a lieu le 4 février au large de Tobrouk, mais elle se solde par un échec (un avion est perdu).

Le 9 février, Tobrouk tombe aux mains des Britanniques ; c'est la déroute totale du côté des Italiens. Pour répondre à la demande pressante de Mussolini, Hitler envoie un corps expéditionnaire en Libye. Le 12 février, le *Generalleutnant* Erwin Rommel débarque à Tripoli à la tête d'un premier détachement de ce qui va devenir le *Deutsches Afrikakorps*.

▲ Un He 111 H-5 (WNr. 3891, BK+CL) de la *Torpedoschule* à Großenbrode en 1941 armé de deux torpilles factices LT 5Fb. On note que l'objectif du viseur Lotfe a été obturé. (Collection H. Obert)

◤ Un He 111 H-5 de la 4./KG 26 lesté d'une unique torpille LT 5Fb, dont le détonateur ne sera vissé qu'au dernier moment. Catane-Fontanarossa, début 1941. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

▶ Un He 111 H-2 de la *Führungskette* du X. *Fliegerkorps* à Catane-Fontanarossa début 1941. La bande blanche entourant le fuselage arrière, copiée sur celle de la Regia Aeronautica dans ce théâtre d'opérations, a déjà été peinte. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

▲ Soldats italiens et aviateurs allemands ravitaillent à la main ce He 111 H-5 de la 5./KG 26 sur le terrain de Benghazi en vue d'une mission (nocturne, si l'on en juge par le camouflage) sur le canal de Suez au début de l'année 1941. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

◥ Ravitaillement à l'ancienne à Benghazi. On distingue bien les deux râteliers PVC 1006 L pouvant accommoder chacun une torpille. En cas de charge unique dépassant la tonne, seul celui de droite était utilisable. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

Le 16 mars, en reconnaissance armée à l'ouest de la Crète, deux appareils (Kowalewski et *Leutnant* Karl-Heinz Bock) tombent sur la *Mediterranean Fleet*. Après avoir identifié les cuirassés HMS *Repulse* et *Nelson*, les pilotes choisissent chacun une cible et effectuent une attaque à la torpille « comme dans le manuel ». De terribles explosions suivies par d'épaisses colonnes de fumée noire leur laissent croire que les deux torpilles ont fait mouche. En fait, ils ont attaqué les HMS *Warspite* et *Barham*, et aucun n'a été touché ! Le 22 mars, un équipage sera plus chanceux en expédiant le cargo grec SS *Embiricos Nicolaos* par le fond au sud-est de Gavdos.

INTERMÈDE DANS LES BALKANS

Une autre intervention des Italiens – la conquête de la Grèce depuis l'Albanie – étant en train de tourner au désastre, Hitler prend les choses en main. L'invasion de l'URSS n'étant plus qu'une question de jours, il lui faut absolument sécuriser son flanc Sud, surtout avec l'arrivée de troupes britanniques à la rescousse des Grecs ; il prépare l'opération « Marita ». Mais la rébellion du gouvernement yougoslave vis-à-vis de l'Axe et son rapprochement de l'URSS énervent le *Führer*, qui décide d'intervenir plus tôt que prévu, en commençant par punir la population de Belgrade.

Le 5 avril 1941, le II./KG 4 de l'*Oberstleutnant Dr.* Gottlieb Wolff est déplacé à Vienne-Aspern, où il se retrouve sous la tutelle de la *Luftflotte* 4 (*General der Flieger* Alexander Löhr) ; il compte 25 He 111 P. Le lendemain, le groupe dans sa totalité bombarde Belgrade à coups de mines LMB – c'est l'opération « Strafgericht » (châtiment), déclenchée sans déclaration de guerre préalable. Après trois jours d'opérations au-dessus de la capitale de la Yougoslavie, on dénombrera plus de 17 000 morts, essentiellement des civils [2].

[2] Ce crime de guerre, plus de nombreuses exécutions sommaires de partisans (pour lesquelles il recevra les Feuilles de chêne à sa *Ritterkreuz* – 20.01.45), vaudra à Löhr une condamnation à mort ; il sera pendu à Belgrade en juin 1947.

[3] Pour tout savoir sur ces événements, se reporter à *Aéro-Journal* n° 40 (avril 2014) : *Insurrection en Irak*.

[4] K. Gundelach (*op.cit.*).

INTERMÈDE EN IRAK

En Irak, l'ancien Premier ministre Rachid Ali al-Gaylani, fort d'une promesse de soutien des Allemands, renverse le régime le 31 mars 1941. Mais quand il ouvre les hostilités contre les forces britanniques, ses puissants alliés sont trop occupés dans les Balkans pour intervenir. Néanmoins, le 1er mai, Hitler ordonne la création d'un *Sonderkommando* (commandement spécial) destiné à soutenir la révolte. Sur place, les forces irakiennes sont rapidement mises en échec [3].

Heinkel He 111 H-6/LT
6./KG 26
Kalathos (Rhodes), février 1941

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Neuf He 111 P-4 de la 4./KG 4, commandée par le *Hauptmann* Helmut Schwanhäusser, sont détachés pour venir en aide à Rachid Ali. Les appareils sont maquillés aux couleurs irakiennes et les équipages portent des uniformes de l'aviation locale. Décollant de Rhodes, le parcours de la 4./KG 4 ressemble au conte du Petit Pousset : sur les neuf partis de Rhodes, seulement trois se posent à Mossoul, où ils seront rejoints plus tard par deux appareils dépannés.

Le 16 mai, trois d'entre eux effectuent leur première sortie au-dessus d'Habbaniya. Un Gloster Gladiator en patrouille, aux mains du *Flying Officer* G. W. F. Herrtage, pique sur celui piloté par l'*Oberleutnant* Reinhard Graubner, qui raconte la suite [4] :

« Nous faisions une seconde passe, parce que les deux autres appareils n'avaient pas largué toutes leurs bombes. Un chasseur de type Gloster Gladiator a lentement grimpé vers nous. Il s'est vite rapproché. Malheureusement, nous nous étions éloignés de nos deux autres camarades et nous avons cherché à nous en rapprocher, mais trop tard. Le chasseur était déjà derrière nous, et nous avons entendu le crépitement de mitrailleuses sans savoir s'il s'agissait des nôtres ou des siennes. Le *Feldwebel* Prinz et moi avons échangé un regard un peu inquiet, parce que nos deux ailes avaient déjà encaissé un nombre important de projectiles et que, de l'arrière, nous est arrivé aux oreilles un grondement lugubre. Avions-nous encaissé un coup ? Un cri a résonné : *"Abattu !"* Je n'en croyais pas mes oreilles, mais l'*Oberfeldwebel* Thomas, notre mécanicien navigant, a hurlé : *"Maintenant, il dégage – maintenant, il tombe."* La précision des tirs avait payé. La première victoire incontestable du *Gruppe* ! »

Mais le Heinkel a été sévèrement touché et finit sa mission « sur le gésier » ; il fera le bonheur des chasseurs de souvenirs.

C'est, en gros, la seule « action d'éclat » de la 4./KG 4.

◤ En haut : Un appareil de la 5./KG 26, lourdement lesté de charges externes, survole les côtes de la Sicile en route pour une nouvelle sortie. Toutes les parties blanches des marques tactiques ou de nationalité ont été recouvertes d'une couche de peinture noire, tout comme les surfaces inférieures. Il est armé d'une mitrailleuse dans la queue. (© ECPAD/France/Photographe inconnu)

◤ Au milieu : Une *Staffel* du II./KG 26 sur le terrain de Benghazi. Sur la dérive de l'avion au premier plan, on distingue le *Werknummer* 3554, ce qui identifie l'appareil comme un He 111 H-5. (© ECPAD/France/Photographe inconnu)

◀ En bas : Benghazi et ses figuiers de barbarie. Au premier plan, le H-5 WNr. 3771 d'une *Staffel* non identifiée du II./KG 26. (© ECPAD/France/Photographe inconnu)

Heinkel He 111 H-5
6./KG 26
Foggia (Italie), mi-avril 1941

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Le 28 mai, Rachid Ali prend la fuite, et le lendemain, Schwanhäusser et ses trois derniers Heinkel en état de vol partent pour Rhodes.
Cet épisode souligne l'incapacité de la Luftwaffe à se projeter sur des théâtres extérieurs, parce que s'engageant avec des moyens limités et sans logistique adéquate.
Nous passerons rapidement sur la bataille de Crète, à laquelle le II./KG 26 ne participe que brièvement.

BOMBES SUR FORT-LAMY

En décembre 1941, le général de brigade Philippe Leclerc prépare sa prochaine offensive contre les postes italiens du Fezzan depuis sa base arrière à Fort-Lamy (aujourd'hui N'djaména, Tchad), projet qui a été éventé par les forces de l'Axe. Quelque temps plus tôt, le *Hauptmann* Theodor Blaich, grand connaisseur de l'Afrique pour y avoir longuement baroudé et même possédé des plantations, a formé un *Sonderkommando* portant son nom pour donner la chasse au *Long Range Desert Group*, cette bande de raiders qui pourrit la vie de Rommel en agissant derrière ses lignes. Comme matériel, il doit se contenter de son propre Bf 108 B-2 [5] (KG + EM) et d'un He 111 H-6 (WNr. 4145, VQ + BJ) prêté par la KG 4.
Blaich obtient le feu vert de Rommel pour un raid sur Fort-Lamy afin de perturber la future offensive des Français libres en Libye. Les Italiens acceptent bien volontiers de mettre à sa disposition le terrain secret de Bir Miscurio, baptisé Campo Uno, situé à moins de 200 km de la frontière avec le Tchad, ainsi qu'un S.81 de la 103ª *Squadriglia* pour y transporter des fûts d'essence. Le *Maggiore* comte Vicamerti San Severino, un ancien explorateur ayant sillonné la région, servira de navigateur.
Le 20 janvier 1942, les trois avions se posent à Campo Uno, où les pleins du Heinkel sont faits à la main (5 000 l). Le bimoteur décolle le lendemain, à 08h00, mais des vents inattendus font dévier l'appareil de plus de 200 km ; le pilote de l'expédition, l'*Oberleutnant* Franz Bohnsack, comprend qu'il ne pourra jamais revenir à Campo Uno. Mais pour l'heure, il faut trouver l'objectif – ce n'est pas si difficile, puisqu'il suffit de remonter la rivière Chari pour tomber dessus. À 14h00, le Heinkel fait un unique passage pour larguer ses seize bombes de 50 kg, qui font mouche : si les avions du groupe *Bretagne* sont épargnés, en revanche, les 200 000 litres de carburant stockés en préparation de la première campagne du Fezzan s'envolent en fumée ! Ruffioni, opérateur radio à la station de Fort-Lamy, racontera [6] :
« J'ai entendu un sifflement, et quelques secondes plus tard, un chapelet de bombes explosait, mettant le feu au dépôt d'essence et d'huile, et traumatisant deux gars.

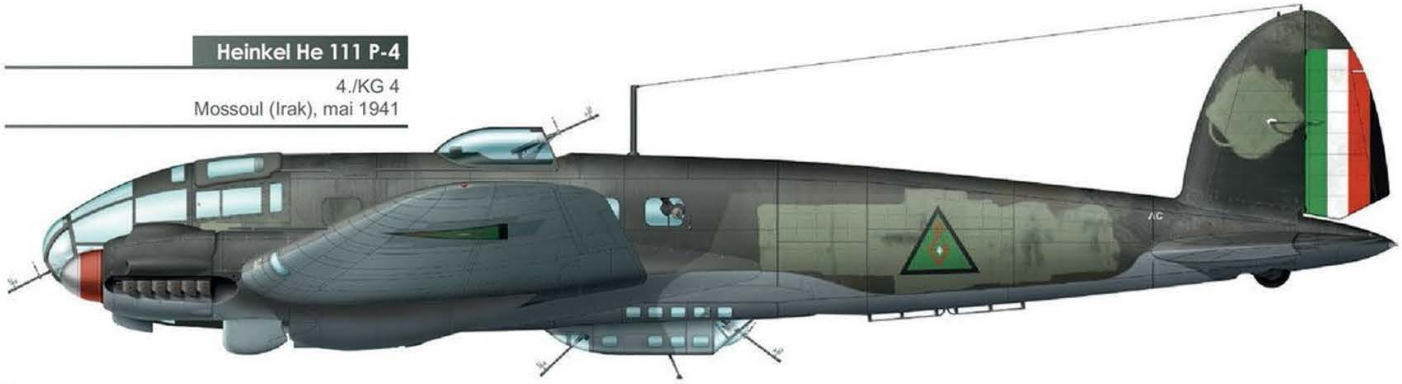
▲ L'un des He 111 de la flotte ministérielle de Joachim von Ribbentrop, *Reichsminister des Auswärtigen*, photographié à Alep-Nerab (Syrie) en juin 1941. Il porte les cocardes françaises, ainsi que les fuseaux moteurs peints en jaune, marque rendue obligatoire pour tous les avions de combat opérant au Levant ; une inscription figure sur le nez, mais elle est malheureusement illisible. Des officiels allemands et des représentants du gouvernement de Vichy étaient venus négocier avec les autorités locales le droit de passage des appareils de la Luftwaffe se rendant en Irak. (Collection de l'auteur)

Heinkel He 111 G-2
Flugkapitän Hans Zwyna
Reichsaußenministerium
Alep (Syrie), 6 mai 1941

Note : Avion personnel de Joachim von Ribbentrop, ministre des Affaires étrangères du *Reich*.
Repeint de manière fantaisiste aux couleurs françaises pour donner le change lors de son transfert en Syrie au moment du soulèvement pro-allemand en Irak ; l'immatriculation a également été trafiquée.

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 P-4
4./KG 4
Mossoul (Irak), mai 1941



◥ L'une des épaves abandonnées par la 4./KG 4 à Mossoul. L'appareil porte encore les deux dernières lettres de son code tactique en petits caractères blancs près de la dérive et sur le bord d'attaque. Celles-ci (« AC ») indiquent qu'il s'agissait du He 111 P-4 du *Kommandeur* du II./KG 4. Croix noires, code tactique et même insigne d'unité ont été oblitérés. (IWM)

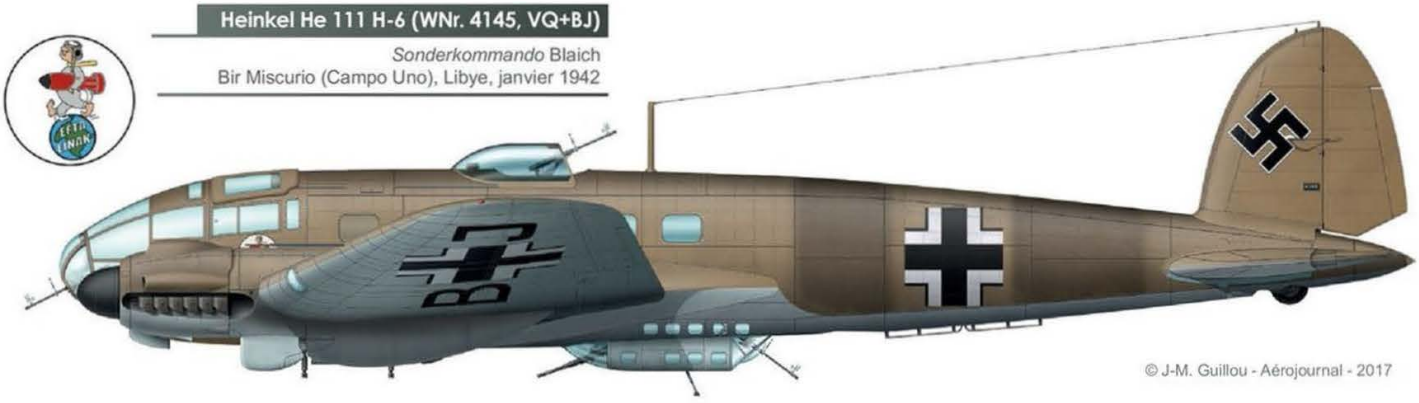
[5] Il est probablement le seul aviateur à s'être enrôlé dans la Luftwaffe avec son propre avion : un Bf 108 B-2 !

[6] V. Ferry *in Aéro-Journal* n° 46 (décembre 2006).

▶ Dernier point à Campo Uno, le 20 janvier 1942, avant le décollage le lendemain matin. De gauche à droite, deux officiers italiens, le *Maggiore* Conte Vicamerti San Severino, l'*Oberleutnant* Franz Bohnsack, le *Hauptmann* Theodor Blaich et un pilote italien. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

Heinkel He 111 H-6 (WNr. 4145, VQ+BJ)

Sonderkommando Blaich
Bir Miscurio (Campo Uno), Libye, janvier 1942



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

J'ai couru vers le dépôt, et en compagnie de quelques autres, nous avons roulé les fûts jusqu'au moment où la chaleur nous en a empêché. Aucune bombe n'a touché de plein fouet, ce sont les éclats qui ont mis le feu aux bidons surchauffés. Quant à l'avion, il m'a bien semblé reconnaître un Heinkel. L'appareil n'a fait qu'un seul passage, les canons Bofors sont intervenus très vite. En partant, l'avion émettait de la fumée noire, et nous avons pensé à un coup au but, mais en fait, il devait s'agir d'une remise de gaz. »

Pour Blaich et son équipage, le plus dur reste à faire : regagner les lignes amies. Vers 18h00, Bohnsack, qui veut éviter un atterrissage de nuit dans le désert, pose le Heinkel à environ 200 km de Campo Uno. Le 27 janvier, un avion italien retrouve les six hommes [7], épuisés et à court d'eau ; ravitaillé en essence, le Heinkel repartira le lendemain. Blaich retournera à ses activités contre les *Desert Rats*, probablement peu couronnées de succès, jusqu'à ce que le Heinkel soit accidenté près de Koufra en juin 1942 ; le *Sonderkommando* sera alors dissous et Blaich muté à la 1.(F)/Aufkl.Gr. 121. Quant à Leclerc, loin d'être dissuadé par cet incident, il décide de hâter ses préparatifs et de nettoyer les confins libyens dans les plus brefs délais pour éviter le renouvellement de pareille mésaventure.

▲ Installation précaire dans l'attente des secours après l'atterrissage forcé en plein désert. La présence d'esprit du pilote de se poser avant de vider l'intégralité de ses réservoirs permettra de siphonner de quoi faire tourner le générateur alimentant la radio ; grâce à une antenne de fortune, le message sera capté par le QG du *Führerflieger Afrika* à Benghazi, à plus de 1 000 km de distance ! Une tempête de sable retardera l'arrivée des secours. (© ECPAD/France/ Photographe inconnu)

◀ Le He 111 H-5 D-ACLQ de la Commission allemande d'armistice n'aura pas le temps de quitter Alger-Maison Blanche avant l'arrivée des troupes américaines le 8 novembre 1942. Il sera capturé en même temps que le D-ARAJ. (US NARA)

MISSIONS SECRÈTES

Trois He 111 (D-ACLQ, D-ACLX et D-ARAJ) vont entreprendre, à partir de fin 1941, des missions d'espionnage au-dessus des côtes du Maghreb sous le couvert de la Commission d'armistice en Afrique du Nord (*Waffenstillstand-Kommission Afrika* ou WaStiKo). Ces appareils volent avec une immatriculation civile, et leur silhouette est une vue familière sur les aéroports de Casablanca, d'Oran, d'Alger et de Tunis. Plusieurs aviateurs sont spécialement détachés, comme l'*Oberfeldwebel* Horst Götz, qui a effectué de nombreuses missions sur l'Angleterre avec le KGr. 100, et le *Leutnant* Erich Sommer du IV.(*Erg.*)/KG 100. Leur mission est de cartographier le littoral et de photographier batteries côtières et infrastructures portuaires.

Courant août 1942 est formé le *Sonderkommando Koch*, du nom de son chef (le *Major* Adolf Koch), une unité spéciale de reconnaissance maritime volant sur He 111 H-6 équipés de radars FuG Rostock et FuG 220 (et même de deux ASV prélevés sur des carcasses de patrouilleurs maritimes de la RAF), ainsi que de systèmes de brouillage [8]. Ce *Kommando*, dépendant du II./*Luftnachrichten-Versuchs Regiment*, opère de concert avec le II./KG 200 ; il sera dissous peu après avoir perdu tous ses avions lors du bombardement du terrain de Grosseto le 24 mai 1943.

UN NOUVEL ARRIVANT EN MÉDITERRANÉE

Le 15 décembre 1941, le KGr. 100 est devenu le I. *Gruppe* d'une nouvelle *Kampfgeschwader*, la KG 100 (voir chapitre suivant). Après quelques missions sur l'Angleterre, il reçoit l'ordre de partir en Grèce ; le 21 avril 1942, ses 26 He 111 H-6 se posent à Athènes-Kalamaki. Les sorties sur la Libye et l'Égypte s'opèrent de nuit, et fréquemment avec une escale à Héraklion. Les débuts sont peu encourageants, puisque, en trois missions, l'unité perd trois avions. Début juin, avec la nouvelle grande offensive de Rommel, les Heinkel sont requis pour amoindrir les défenses de Tobrouk, puis pour bombarder les terrains de la RAF. Les pertes se succèdent à une telle allure que, à la fin du mois de juillet, le II./KG 100 ne peut aligner que cinq avions en état de vol ! Le 20 septembre 1942, éparpillé sur trois bases (Éleusis, Kalamaki et Skaramanga), le SAGr. 126 du *Major* Hans Schulz reçoit l'avis de sa transformation en III./KG 100 et de l'arrivée de He 111 en remplacement de ses Arado Ar 196. En fait, seule la 7. *Staffel* sera rééquipée, les deux autres conservant leurs hydravions. Les Heinkel font escale à Catane le 11 novembre pour bombarder le port de Bône.

[7] Outre Blaich et Bohnsack, le Heinkel avait embarqué un mécano, un radio, un correspondant de guerre et le comte Vicamerti.

[8] La plupart de ces radars seront remplacés par des FuG 200 Hohentviel.

▲ Le He 111 D-ARAJ de la WaStiKo sur un aérodrome français d'Afrique du Nord en 1942. Donné pour un H-6, il est censé porter le WNr. 2457, qui n'existe pas ! (Collection de l'auteur)

◀ Le même He 111 H-5 à Großenbrode en 1941. Les armuriers apportent une seconde torpille d'exercice LT 5Fb. Si une seule était embarquée, elle était généralement montée à droite ; si l'appareil en portait deux, il était recommandé de larguer la torpille gauche en premier. (Collection C. Goss)l'arrivée des troupes américaines le 8 novembre 1942. Il sera capturé en même temps que le D-ARAJ. (US NARA)

Le 20 décembre, la plupart de ces appareils sont reversés au II./KG 100, mais quelques-uns sont envoyés à Zagreb pour des missions contre les partisans. Le 20 février 1943, cette unité retrouve son ancienne identité. On connaît le goût de la Luftwaffe pour le jeu des chaises musicales, mais la pertinence de la création de ce groupe hybride ne saute pas aux yeux.
Le 10 octobre 1942, le *Stab*/KG 100 arrive en renfort à Glyfada (Corfou), car une nouvelle campagne va débuter contre cette maudite île de Malte. Le 15 octobre, le *Kommandeur* du II./KG 100 est porté disparu ; son avion a en fait explosé en vol sous les obus d'un Beaufighter après avoir bombardé Takali (Malte) en solitaire. Röbling est temporairement remplacé par le *Major* Hermann Diekötter (*Staka* 6. *Staffel*), en attendant l'arrivée du *Major* Fritz Aufhammer (30 octobre).

▲ Un Heinkel He 111 H de la 12.(*Erg.*)/KG 40 sur le terrain de Naples-Capodichino le 15 septembre 1941. Cette escadrille était chargée de former les équipages du III./KG 40, équipé en He 111. Toutefois, à cette époque, la 10.(*Erg.*)/KG 40 a été envoyée à Eleusis avec ses Fw 200 pour intervenir au large de Suez, et il est possible que cet appareil l'ait accompagnée. (Collection de l'auteur)

TORPILLES
SOUS LE CIEL DE TOSCANE

Le 23 novembre 1941, la *Torpedoschule Großenbrode*, établie depuis le 1er mai 1939 au nord de Lübeck, sur la Baltique, pour former les futurs torpilleurs de la Luftwaffe, est rebaptisée KSG 2 (*Kampfschulgeschwader*) et va s'établir à Grosseto (au sud de Sienne). Sur place se trouve la *Scuola Aerosiluranti* de la Regia Aeronautica, et les Allemands espèrent bien profiter de la grande expertise de leurs alliés en matière de torpillage aérien. La Luftwaffe y installe également un *Lehrgruppe der Mineneinsätze* (groupe d'instruction aux missions de mouillage de mines). Le 6 janvier 1942, l'*Oberstleutnant* Martin Harlinghausen, l'ancien chef d'état-major du X. *Fliegerkorps*, est nommé *Bevollmächtiger für die Lufttorpedowaffe/RLM* (plénipotentiaire pour les torpilles aéroportées).
La KSG 2 comporte un *Gruppe* de deux *Staffeln* équipées en He 111 H-4 et H-6, mais leur nombre ne dépassera pas la douzaine [9]. En effet, les équipages envoyés à Grosseto sont priés de venir avec leur propre appareil.
La partie théorique de la formation dure environ dix jours, au cours de laquelle les élèves apprennent, notamment, à identifier correctement les navires. La partie pratique commence par des simulacres d'attaques sans torpille pour être en mesure de déterminer la position et le cap des cibles, en plein jour, le soir et la nuit.

[9] Et un *Gruppe* de deux *Staffeln* équipées en Ju 88.

[10] *Die Flugzeugführer-Ausbildung der deutschen Luftwaffen 1935-1945, Band II* – S. Carlsen & M. Meyer – VDM H. Nickel, Zweibrücken, 2000.

[11] Un ancien de la 3.K/88 et du II./KG 26, blessé deux fois au-dessus de La Valette ; s'étant porté volontaire pour rejoindre la chasse, il finira néanmoins la guerre comme *Kommodore* KG 26 (*Ritterkreuz* 31.10.44).

[12] *L'aviation de Vichy au combat, vol. I* – C-J. Ehrengardt – Lavauzelle, Paris, 1985.

[13] *Ritterkreuz* (14.12.40) avec la 3./Kü.Fl.Gr. 506 ; environ 150 missions.

Vient ensuite l'entraînement sur des navires-cibles avec des torpilles factices (dans les mêmes conditions, sauf la nuit) ; la session s'achève sur l'apprentissage de la manœuvre en tenaille avec un groupe de plusieurs avions. Au terme du stage est choisi l'équipage le plus apte à transmettre son savoir aux camarades de son unité [10].
En prévision des événements qui se trament au large de l'Afrique du Nord, le 5 novembre 1942, six appareils du I./KSG 2, commandés par le *Hauptmann* Georg Teske [11], prennent position à Catane.

FACE AUX DÉBARQUEMENTS
EN AFRIQUE DU NORD

Le 8 novembre 1942, une force anglo-américaine prend pied en Afrique du Nord (opération « Torch ») en trois points : Casablanca, Oran et Alger [12].
Comme toujours, face à une menace stratégique de première importance, les Allemands réagissent avec rapidité et brutalité. Le lendemain, l'*Oberst* Martin Harlinghausen, bombardé *Fliegerführer Tunis,* arrive à Tunis el-Aouina.
Malgré la mobilisation sur ce théâtre d'opérations d'unités venues de Norvège et même de l'école de torpillage, ce sont moins de 100 He 111 qui ont pu être rassemblés.
Le 8 novembre, à la tombée de la nuit, trois He 111 du I./KSG 2 prêtés au III./KG 26 attaquent les navires alliés au large du cap Matifou (près d'Alger) : une bombe endommage sérieusement le destroyer HMS *Cowdray*, qui devra être renvoyé au Royaume-Uni, et une torpille immobilise l'USS *Leadstown* (AP-73), qui sera achevé par un sous-marin.
Le lendemain, en fin d'après-midi, quelques pilotes de la KSG 2 participent à une mission contre le port d'Alger en compagnie du II./KG 26. Les Heinkel sont accueillis par un tir nourri de l'artillerie antiaérienne navale, qui en descend trois, dont celui du *Staka* 6./KG 26, le *Hauptmann* Karl Barth [13] ;

ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE HE 111
SECTEUR MÉDITERRANÉEN - 8 NOVEMBRE 1942

Oberfehlshaber Süd - Frascati - GFM A. Kesselring			
II. Fliegerkorps		Taormine	GdF B. Loerzer
Stab/KG 26 [a]	-	Grosseto	Obst K. Stockman
I./KG 26	39 H-6	Grosseto	Maj W. Klümper
II./KG 26	12 H-6	Elmas/Catane	Maj H. Beyling
I./KSG 2	6 H-6	Catane	Hpt G. Teske
X. Fliegerkorps		Athènes-Kiphissia	GLt O. Hoffmann v. Waldau
Stab/KG 100	-	Glyfada	Obst H-L. v. Holeben
II./KG 100	21 H-6 [b]	Catane	Maj F. Aufhammer
III./KG 100	14 H-6	Catane	Maj H. Schulz

[a] En cours de formation, le Kommodore ne sera nommé que le 15.
[b] Y compris les avions du SKdo Koch.

▲ Un He 111 H-2 de la *Führungskette* du X. *Fliegerkorps*, transportant Harlinghausen, se pose à Trapani. (© ECPAD/France/ Wilhelm BRANDT)

le I./KSG 2 perd l'équipage de l'*Oberleutnant* Hermann Gausmann, descendu par des Spitfire (3 tués, 2 prisonniers).

Le 10 novembre, au décollage de Catane, le H-6 du *Kommodore* de la KG 100, l'*Oberst* Heinz-Ludwig von Holleben, s'écrase au sol ; lui-même est grièvement blessé. Aufhammer va désormais assurer le commandement à la fois de son groupe et de l'escadre, jusqu'à son remplacement à la tête du II./KG 100 par le *Hauptmann* Franz Hollbeck le 7 mai 1943.

Les éléments des KG 26 et KG 100 vont poursuivre leurs missions nocturnes jusqu'à la fin de l'année, principalement sur les ports de Bougie et d'Alger, plaques tournantes du ravitaillement des troupes alliées qui, désormais, avancent en Tunisie pour prendre Rommel à revers.

Le 20 décembre, le III./KG 100 cède ses 10 derniers Heinkel au groupe frère avant d'être rapatrié sur Skaramanga et y retrouver ses Arado 196.

Pas moins de 24 appareils ont été perdus à l'ennemi entre le 8 novembre et le 31 décembre 1942 – près de 25 % des effectifs initiaux ! Au 31 décembre 1942, il ne reste plus que 69 He 111 engagés en Méditerranée.

MÉDITERRANÉE : LE GRAND ÉCART

En Méditerranée, le Heinkel He 111 a été engagé à la fois dans la lutte aéronavale et dans des missions stratégiques. Mais quand on forme des spécialistes de l'attaque à la torpille, on évite de les employer dans d'autres types de mission, au risque d'en laisser quelques-uns en cours de route, qui feront défaut le moment venu.

Pour des résultats somme toute dérisoires, les attaques à la torpille ont été très coûteuses en termes humains – le recomplètement en matériel étant plus facile à réaliser que le remplacement d'équipages rompus à cette délicate technique.

Les missions stratégiques n'ont été qu'un coup de canif dans le dispositif allié. Réalisées par un nombre trop faible d'avions, elles n'avaient aucune chance de porter des coups décisifs, d'autant que la constance dans l'effort n'a jamais été le fort de la Luftwaffe.

L'échec du Heinkel He 111 en Méditerranée – parce qu'il est difficile de juger autrement son action – est surtout dû à une absence totale de vision à moyen terme (ne parlons même pas de long terme) de l'OKL, changeant d'objectif au gré de la situation au sol, et au manque de moyens engagés. Le curieux parcours du III./KG 100 en est l'illustration par l'absurde.

Déjà, exiger des mêmes unités qu'elles soient capables d'engager la lutte aéronavale et d'effectuer des missions de longue distance contre des objectifs dits stratégiques avec un nombre d'avions réduit à la portion congrue en dit long sur la manière dont l'OKL a mené la guerre sur ce théâtre d'opérations. ■

▼ L'*Oberst* Martin Harlinghausen, *Fliegerführer Tunis*, vient discuter de la situation avec le *Generale di Divisione Aerea* Adriano Monti, commandant l'*Aeronautica della Sicilia*, en décembre 1942. (© ECPAD/France/ Wilhelm BRANDT)

JUIN 1941
JAN. 1943

DE « BARBAROSSA » À STALINGRAD 8

GRANDEUR ET DÉCADENCE

« Mener une offensive aérienne stratégique contre l'Union soviétique s'est révélé impossible. Alors que ses principaux sites industriels étaient hors de portée de nos avions, ceux qui pouvaient être atteints ne présentaient pas une importance suffisante pour peser sur le cours de la guerre. »
Hauptmann Hermann Baltrusch, mars 1944.

▲ Un He 111 H d'un IV.(*Erg.*) *Gruppe* inconnu sur la base de Sarrebrück-St. Arnual en 1942. La collégiale de Sankt Arnual, au second plan, est parfaitement identifiable à son clocheton ; en arrière-plan, les bâtiments conventuels. (BPK Berlin, Dist. RMN-Grand Palais/image BPK)

Après une période de stupeur et d'anéantissement liée à l'invasion inattendue de leur territoire, les Soviétiques reprennent rapidement les choses en main. Leurs usines d'armement sont déménagées avec armes et bagages dans l'Oural, hors de portée des raids allemands. Dès lors, le He 111 est appelé à remplir d'autres tâches que le bombardement stratégique, allant de l'appui tactique aux missions d'interdiction en passant par le torpillage et le mouillage de mines. Son poids dans la bataille est cependant limité par le faible nombre d'appareils disponibles. Bientôt, un nouveau – et dernier – rôle lui sera confié : celui d'avion de transport.

1 1941 LA *BLITZKRIEG* TRIOMPHANTE

22 juin 1941. Les armées allemandes renouent avec la bonne vieille tradition : le « grand coup » de la Luftwaffe (et, cette fois, il mérite vraiment son nom [1]) et la cavalcade des *Panzer*, que rien ne semble pouvoir arrêter. Les morts et les prisonniers du côté soviétique se comptent par millions en quelques semaines. Groggy par cette invasion qu'elle n'attendait pas, l'Armée rouge va pourtant se ressaisir et offrir quelques points de fixation, dont la Wehrmacht ne viendra jamais à bout : Moscou et Leningrad.
Le 5 novembre, de violentes pluies s'abattent sur le nord de la Russie, transformant les terrains d'aviation en cloaques ; un mois plus tard, une neige épaisse d'un mètre et des températures qui chutent jusqu'à -30° C mettent un terme définitif à « Barbarossa ».

« BARBAROSSA » UNE PROMENADE DE SANTÉ ?

À partir de la mi-juin 1941, la plupart des unités de He 111 basées à l'Ouest gagnent directement leurs nouveaux terrains dans l'est de la Pologne et en Roumanie. En tout, 304 d'entre eux sont mobilisés, dont 234 sont immédiatement disponibles. Ils sont répartis de manière inégale entre la *Luftflotte* 2, chargée d'appuyer l'offensive de Bock, qui va s'enfoncer à travers la Biélorussie, vers Brest-Litovsk et Roslavl, et la *Luftflotte* 4, qui suivra Rundstedt en direction de Kiev et du sud-est de l'Ukraine (IV. *Fliegerkorps*), ainsi que de la Crimée (V. *Fliegerkorps*).
L'opération « Barbarossa » est déclenchée le 22 juin 1941 à 03h30. Mais bien avant, quelque 150 bombardiers, dont les He 111 de la KG 53, ont déjà décollé et, 25 minutes avant l'heure H, répartis par pelotons de trois à cinq appareils, ils fondent sur 31 terrains d'aviation soviétiques situés près de la frontière. Ils sont suivis, une demi-heure plus tard, par le reste des bombardiers disponibles. Les aviateurs allemands trouvent les aérodromes couverts de centaines d'avions parqués en plein air, aile dans aile, sans protection ou camouflage d'aucune sorte – certains s'en donnent à cœur joie, effectuant jusqu'à six passes à basse altitude, tirant de toutes leurs armes de bord comme sur un stand de foire.

[1] Le premier jour de l'offensive, la Luftwaffe revendique 1 489 avions soviétiques détruits au sol et 322 en vol ! Ces chiffres à peine croyables sont pourtant corroborés par les archives russes. Voir *Aéro-Journal* n° 22 (juin 2011) : *"Barbarossa", la Luftwaffe frappe à l'Est.*

▶ Un He 111 H de la 8./KG 53 s'apprête à se poser sur son terrain de campagne. On note l'armement renforcé dans le nez. (E-N Archives)

Pourtant, ce n'est pas pour autant une promenade de santé : la KG 55 perd huit appareils lors de sa première mission ; parmi eux, trois du III./KG 55, dont un victime d'une attaque *taran* (abordage). Les missions sur les lignes de contact sont généralement effectuées entre 1 000 et 1 200 m – un bon compromis permettant d'échapper aux armes légères de l'infanterie ennemie, mais aussi d'assurer une précision suffisante pour éviter de bombarder les troupes amies.
Le premier jour de la guerre à l'Est coûte 11 He 111 détruits et 6 endommagés à l'ennemi [2]. Au cours de la première semaine de combats, la KG 55 perd 24 appareils, 22 étant mis hors service pour des durées variables.

MISSIONS TACTIQUES
LE HE 111 COMME « ARTILLERIE VOLANTE »

L'*Unteroffizier* Arnold Döring [3], de la 9./KG 53, est le pilote de ce qu'il appelle un *Volksbesatzung* – un équipage « populaire », c'est-à-dire ne comptant aucun officier. Le 23 juin, il effectue sa deuxième mission au-dessus de la Russie ; il l'a consignée dans son journal personnel [4] :
« 23.6.41. 2e mission de guerre. Attaque de blindés et d'unités motorisées sur la route au NE de Brest-Litovsk vers Kobryn, jusqu'à Brecesa-Katuska [?]. Voilà approximativement l'ordre du jour. Quelque 10 minutes plus tard, le groupe s'envole dans sa totalité et met le cap sur son objectif. Brest-Litovsk est survolé à environ 800 m. Une partie de la ville est en feu. Autour de la citadelle se déroulent encore de violents combats. C'est là que nous avons rendez-vous avec notre escorte de chasse. Mölders mène personnellement son groupe. Sur la route de Kobryn, un gros convoi. En dessous, des soldats à perte de vue. Nous continuons en suivant la route. Nous pénétrons un peu plus profondément dans les lignes ennemies. Nos *Panzer* forment l'avant-garde. Devant nous, environ 2 km de no man's land, puis à nouveau de nouvelles colonnes ennemies en grand nombre. Des masses de blindés de toutes les tailles, des colonnes motorisées, des camions bâchés et, coincées au milieu, des pièces d'artillerie. Tout cela roule dans une fuite désespérée vers l'est. La *Staffel* pique et arrose la route de toutes ses mitrailleuses. Les premières bombes tombent. Nous remontons la route en enfilade, certains dans l'axe, d'autres sur les côtés. Nos bombes tombent près des tanks, des canons, entre les camions et au milieu des Russes, qui fuient dans toutes les directions. C'est la panique la plus totale et personne ne pense à riposter. Pour épargner la route à nos propres troupes, nous bombardons surtout sur les côtés. L'effet de nos bombes explosives et de nos bombes à fragmentation est d'une efficacité redoutable. À ce moment, il ne nous restait plus de bombes. Des chars étaient renversés ou en feu après avoir encaissé un coup direct. Les pièces d'artillerie et leurs attelages barraient la route, et les chevaux dételés ajoutaient à la panique ambiante. »

MISSIONS STRATÉGIQUES
OBJECTIF MOSCOU

Malgré une avance fulgurante des troupes au sol et malgré une suprématie aérienne à peine contestée, tout ne va pas pour autant comme sur des roulettes. Face à une aviation soviétique encore désorganisée par le choc de l'invasion et totalement surclassée qualitativement, tant sur le plan humain que matériel, les pertes de la Luftwaffe sont étonnamment élevées : 51 He 111 sont rayés des contrôles entre le 22 et le 30 juin. Le rythme élevé des missions pèse sur le taux de disponibilité – il est divisé par deux pendant cette même période ; l'emploi tactique des appareils de jour et stratégique de nuit ne fera qu'aggraver les contraintes. Bref, la Luftwaffe se trouve dans l'obligation d'envoyer des renforts :
- 19.07 : I./KG 4 (*Oberstleutnant* Robert-Henrich von Groddeck) de Creil à Prowehren (Prusse-Orientale) ; III./KG 4 (*Major* Wolfgang Bühring) de Beauvais-Tillé à Prowehren.
- 20.07 : III./KG 26 (*Major* Viktor von Loßberg) de Poix à Brest-Litovsk (après avoir échangé ses H-5 équipés du Y-*Verfahren* pour

ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE HE 111
FRONT DE L'EST – 22 JUIN 1941

HEERESGRUPPE MITTE - GFM F. v. Bock			
LUFTFLOTTE 2		Varsovie	GFM A. Kesselring
II. *Fliegerkorps*		Otwock	GdF B. Loerzer
I./KG 28	20	Terespol	Obstlt Heckmann
Stab/KG 53	8	Radom	Obstlt P. Weitkus
I./KG 53	28	Grojek	Obstlt E. Kaufmann
II./KG 53	21	Radom	Maj H. Steinweg
III./KG 53	31	Radzyn-Podl	Maj R. Fabian
HEERESGRUPPE SÜD - GFM G. v. Rundstedt			
LUFTFLOTTE 4		Rzeszow	GObst A. Löhr
IV. *Fliegerkorps*		Ramnicu-Sarat	GLt K. Pflugbeil
II./KG 4	24	Zilistea	Obst *Dr.* G. Wolff
Stab/KG 27	5	Focșani-Süd	Obstlt G. Ulbricht
I./KG 27	30	Focșani-Süd	Hpt F. Reinhard
II./KG 27	24	Focșani-Süd	Maj R. Günzel
III./KG 27	28	Zilistea	Hpt H-H. Freiherr v. Beust
V. *Fliegerkorps*		Lipsko	GdF R. v. Greim
Stab/KG 55	8	Zamosc-Labunie	Obstlt B. Kosch
I./KG 55	27	Zamosc-Labunie	Maj R. Kiel
II./KG 55	24	Zamosc-Labunie	Maj *Dr.* E. Kühl
III./KG 55	25	Zamosc-Klemensow	Hpt H. Wittmer

Il faut aussi compter l'unique appareil du Stab/KG 1 (GMaj K. Angerstein) à Powunden (I. Fl.Kps/Lft. 1) ; ce Stab sera équipé en He 111 jusqu'en septembre 1942.
Ne sont pas mentionnées les unités de reconnaissance.

[2] *Black Cross, Red Star, The Air War over the Eastern Front, Volume I, Operation Barbarossa, 1941* – C. Bergström & A. Mikhailov – Pacifica Military History, Pacifica, 2008.

[3] Voir sa courte notice biographique dans *Aéro-Journal* n° 60 (août 2017) : *Wilde Sau, les sangliers chargent la nuit*. Ce surnom, dont ils s'étaient affublés, était une sorte de pied de nez à tous les « von quelque chose » qui peuplaient les états-majors des unités.

[4] H. Kiehl (*op. cit.*).

▶ Un He 111 H-3 du *Grupul 5 bombardament* roumain au-dessus du front de l'Est à l'été 1941. Les Heinkel ont été fortement sollicités pendant la campagne de Bessarabie, en particulier lors du franchissement du Prut (juillet). On note le camouflage très particulier de cet appareil. (Collection D. Bernad)

◢ Retour au bercail, quelque part sur le front de l'Est, pour ce He 111 H de la 8./KG 53. Il porte la bande jaune autour du fuselage, marque rendue obligatoire pour tous les avions opérant sur ce théâtre d'opérations ; en revanche, les casseroles d'hélice devraient être rouges, couleur de la 8. *Staffel*. La KG 53, comme les KG 27 et 55, fera toute la guerre sur Heinkel 111. (E-N Archives)

des H-6) ; KGr. 100 (*Major* Helmut Küster) de Chartes à Terespol. Ces *Gruppen* sont rattachés au II. *Fliegerkorps* dans le but de rétablir l'équilibre entre les deux *Luftflotten* en matière de bombardiers à long rayon d'action.

Le 8 juillet 1941, Hitler donne l'ordre à Göring d'aplatir Moscou et Leningrad afin de faire mourir de faim leurs habitants. Le *Reichsmarschall* objecte que son *Führer* lui a demandé de poursuivre les raids de terreur sur Londres et que – en gros – il ne peut pas tout faire à la fois, sans compter que Moscou se trouve à la limite de l'autonomie de ses bombardiers. C'est la première (et probablement la dernière) fois que Göring s'oppose frontalement à Hitler. Alors, ce dernier lui demande si la Luftwaffe a peur de s'engager au-dessus d'un objectif bien moins bien défendu que Londres. Il a touché le point sensible ! Göring ne peut que s'exécuter.

▲ Le He 111 H-6 du *Kommandeur* II./KG 53, l'*Oberstleutnant* Hans Bader, probablement durant l'opération « Taifun » contre Moscou début octobre 1941. À cette époque, le *Gruppe* était basé à Tchatalovka-Ost. Contrairement aux usages, c'est la dernière lettre du code tactique qui a été peinte en vert (couleur réservée au *Gruppenstab*). L'appareil porte l'armement renforcé, mais la mitrailleuse dorsale est encore une MG 17. (E-N Archives)

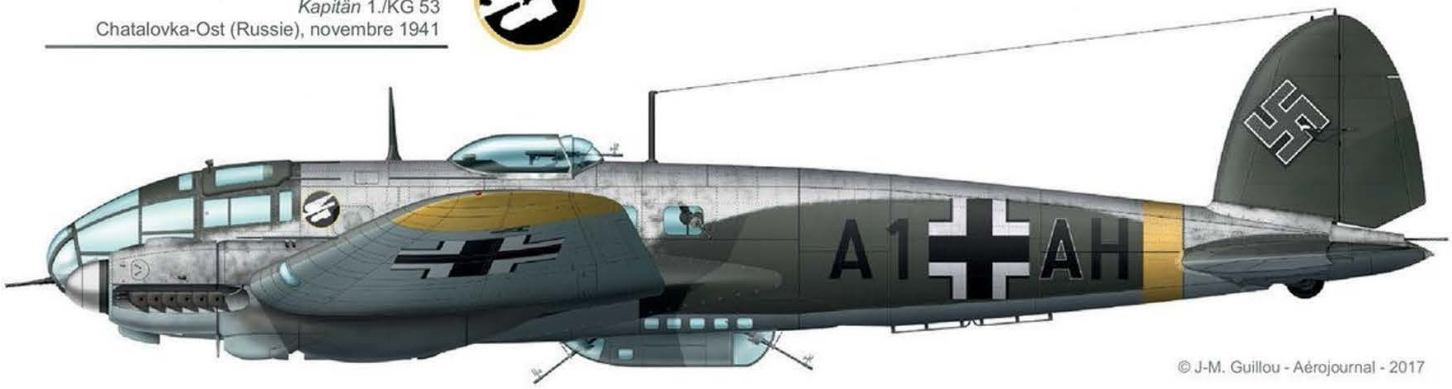
Ce que ni l'un ni l'autre ne peuvent savoir, c'est que Moscou concentre plus de 1 000 pièces d'artillerie antiaérienne de tout calibre, autant de projecteurs qui aveugleront les bombardiers allemands et de nombreux barrages de ballons, sans compter 585 avions de chasse, dont beaucoup sont capables d'intervenir de nuit. Dans la nuit du 21 au 22 juillet, la Luftwaffe exécute son premier raid sur Moscou. En tout, 195 bombardiers décollent, parmi lesquels les He 111 des III./KG 4, I./KG 28, KG 53 et KG 55, ainsi que les éclaireurs du KGr. 100. Quelque 104 tonnes de bombes à haut pouvoir explosif et 46 000 incendiaires sont larguées entre 2 000 et 4 000 m, déclenchant près de 2 000 incendies alimentés par l'explosion d'un train de munitions près de la gare centrale. Une quinzaine de bombes et près de 300 incendiaires tombent à l'intérieur du Kremlin, dont l'épaisseur des murs des bâtiments du XVIIe siècle résiste à toute tentative de les éventrer.
Six He 111 ne reviendront pas, dont celui de l'*Oberleutnant* Otto-Bernhard Harms, *Staka* 4./KG 55. La Luftwaffe a fait connaissance avec l'artillerie antiaérienne ennemie – qui lui coûtera tant d'équipages et d'avions lors du siège de Leningrad –, mais aussi avec sa chasse de nuit. Les raids sur la capitale de l'Union soviétique se poursuivront jusqu'au 5 avril 1942 – 87 en tout, dont 76 de nuit. Après le troisième, à l'exception de deux expéditions majeures (10 août et 14 novembre 1941), les formations seront progressivement réduites, jusqu'à ne plus compter que trois appareils. Stratégique ne rime pas forcément avec énergique pour la Luftwaffe ! Les résultats ne sont pas tout à fait à la hauteur des attentes. Ces raids n'ont aucune influence sur le moral d'une population à présent galvanisée par la « Grande Guerre patriotique contre le fascisme » – et encore moins sur son alimentation.
Bref, à force de vouloir être partout, la Luftwaffe n'est nulle part, faute d'avoir les moyens de ses ambitions.

LA BATAILLE DE LENINGRAD
AOÛT - SEPTEMBRE 1941

Dans le secteur Nord, à partir du 6 août, les unités de bombardement se mettent en ordre de bataille en prévision de l'encerclement de Leningrad. La Wehrmacht s'y cassera le nez et la Luftwaffe devra affronter une aviation soviétique requinquée et, surtout, une défense antiaérienne d'une densité sans précédent. C'est également le jour

Heinkel He 111 H-6y

Hauptmann Emil Allmendinger
Kapitän 1./KG 53
Chatalovka-Ost (Russie), novembre 1941



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

▶ Un He 111 H-6 de la KG 27 attend de recevoir sa « charge utile » sous la forme de bombes SC 250. Il est intéressant de noter que celles-ci étaient munies de tubes en carton entre les ailettes, qui jouaient le même rôle que les « trompettes de Jéricho » des *Stukas* pour effrayer les soldats ennemis par le son strident qu'ils émettaient. (E-N Archives)

◢ Un He 111 H-10 de la *Transportstaffel/I. Fliegerkorps* à Kharkov à l'hiver 1941-42. (E-N Archives)

où les II. et III./KG 4 entament une campagne de mouillage de mines dans le golfe de Finlande et, entre deux bombardements dans le secteur de Leningrad, partent à la chasse aux navires sur le lac Ladoga. Sur le front Sud, le I./KG 27 fait preuve d'une intense activité au mois d'août : attaque d'infrastructures près de Nikolaïev (5), attaque de convois et de troupes entre Novy Bug et Krivoï Rog (7), attaque du réseau ferré près de Zaporozhye (9), bombardement d'Odessa (12), attaque des terrains de Zaporozhye (15 au 18), attaque de la voie ferrée Zaporozhye-Syvach (21) et de la ligne Zaporozhye-Militopol (25), appui des combats dans le secteur de Dnepropetrovsk (28) et de la traversée du Dniepr par le XXX. *Armee-Korps* (30) – les pertes se limitent à un appareil descendu au-dessus d'Odessa !
Du 29 août au 8 septembre, le I./KG 55 se montre très actif dans les environs de Kiev et de Poltava, où il s'en prend aux terrains d'aviation. Il est rejoint par le II./KG 55 à partir du 21 septembre.

L'OFFENSIVE INACHEVÉE : LA FIN DE « BARBAROSSA » OCTOBRE - DÉCEMBRE 1941

Le 30 septembre 1941, la Wehrmacht déclenche l'opération « Taifun », qui doit lui permettre d'entrer dans Moscou avant l'arrivée de l'hiver. Mais la météo va en décider autrement.
Le 22 novembre, un tragique accident endeuille toute la Luftwaffe. Le He 111 H-6 (WNr. 4513, 1G+BT) du III./KG 27, qui revient de Crimée, perd un moteur et tente de se poser sur la piste de Breslau-Schöngarten, envahie par le brouillard. Il s'écrase en bordure, tuant l'équipage et ses passagers.

◀ Un appareil de la 7./KG 27, photographié au cours de l'hiver 1941-42, quand le III. *Gruppe* était basé à Kherson, dans le sud de l'Ukraine ; à cette époque, ses principaux objectifs étaient la citadelle de Sébastopol et le trafic maritime en mer Noire. (E-N Archives)

◢ Une formation de He 111 H de la 8./KG 53 se dirige vers son objectif. Contrairement à ceux qui l'entourent, le A1+ES au premier plan semble tout droit sorti des opérations nocturnes contre l'Angleterre ; il ne porte même pas la bande jaune de son nouveau théâtre d'opérations. Il est possible que cette photo ait été prise en août 1942, alors que le III./KG 53 vient juste d'être transféré de Chartres à Smolensk-Nord. (E-N Archives)

Parmi ces derniers figurait le premier grand as de l'aviation de chasse allemande, l'*Oberst* Werner Mölders, *General der Jagdflieger*, qui rentrait en Allemagne pour assister aux obsèques du *Generaloberst* Ernst Udet.

Le 30, la KG 27 dresse son bilan du mois de novembre : 503 sorties, 52 avions ennemis, un destroyer, 12 cargos, 7 trains, 3 chars et 294 véhicules détruits pour la perte de 4 équipages à l'ennemi.

Le 15 décembre voit la naissance de la KG 100 par la transformation du KGr. 100 en I./KG 100 à Tchetchinskaïa (Roslavl), dont Küster conserve le commandement, et la création d'un II./KG 100 (confié au *Major* Hans Röbling) par changement de dénomination du III./KG 26 sur la même base. Curieusement, le *Stab* a déjà été établi à Chartres, le 29 novembre, sous les ordres de l'*Oberst* Heinz-Ludwig von Holleben, mais il ne sera pas opérationnel avant la mi-avril 1942. Un nouveau III./KG 26 (troisième du nom) est aussitôt reformé à Tchetchinskaïa et confié à l'*Oberstleutnant* Helmut Schalke ; il s'agit en fait de l'ancien I./KG 28, qui, lui, disparaît définitivement en même temps que son *Kommandeur*, l'*Oberstleutnant* Heckmann, tué dans l'accident de son He 111 à Baranavitchy.

Début novembre, l'Armée allemande s'est emparée de la quasi-totalité de la Crimée, à l'exception de Sébastopol. Mais l'Armée rouge contre-attaque : le 26 décembre, elle monte une double opération amphibie pour reprendre la péninsule de Kertch et le port de Feodossiia afin de dégager Sébastopol. Entre le 26 et le 31 décembre, les I. et III./KG 27 mobilisent tous leurs avions contre les barges de débarquement et leurs navires de soutien. En vain, les Soviétiques parviennent à prendre pied sur la péninsule, qui va être l'objet de durs combats dans les mois à venir.

Le 2 décembre, dans une ultime offensive, la Wehrmacht atteint les faubourgs de Moscou à Khimki ; elle n'ira pas plus loin. « Barbarossa » est terminée.

BILAN

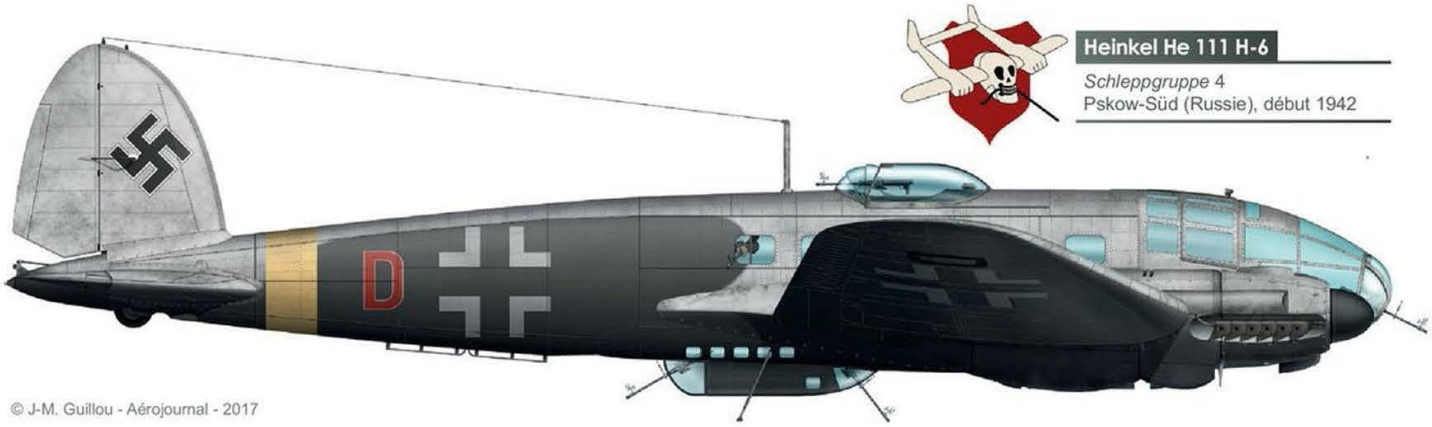
L'étalement en éventail des armées allemandes sur un front qui passe de 1 200 km de large au 22 juin à près de 2 000 au mois d'août crée deux problèmes nouveaux pour la Luftwaffe.

Le premier concerne l'allongement des missions de ses avions qui, pour rester au cœur de l'action, doivent être capables de changer rapidement de base avancée, lesquelles sont souvent sommairement aménagées, voire pas du tout. Le second, plus cauchemardesque, touche à la logistique – un domaine dans lequel la Luftwaffe révélera de nombreuses lacunes. Les difficultés de ravitaillement, les pertes et le manque de renfort en avions neufs pèsent sur le rendement des *Kampfgruppen*. Au prix de gros efforts, ils parviennent néanmoins à assurer, dans la mesure de leurs faibles moyens, les missions qui leur sont demandées – sauf sur le plan stratégique, ainsi que le commentera le *Hauptmann* Hermann Baltrusch, ancien officier des opérations (Ia) du *Fliegerführer* 5, lors d'une conférence donnée devant la *Luftwaffe Führungsakademie* en mars 1944 :

« Mener une offensive aérienne stratégique contre l'Union soviétique s'est révélé impossible. Alors que ses principaux sites industriels étaient hors de portée de nos avions, ceux qui pouvaient être atteints ne présentaient pas une importance suffisante pour peser sur le cours de la guerre. Dans ces conditions, la Luftwaffe ne put être qu'un instrument de coopération avec l'Armée. Les coups portés à l'aviation soviétique et à son industrie aéronautique ne furent qu'une aide indirecte. Bien qu'ayant perdu 20 392 avions, l'aviation ennemie n'a pas pu être éliminée. »

L'héritage de la guerre d'Espagne !

Quant aux missions sur Moscou, on les classera dans la catégorie « raids de nuisance ».



Heinkel He 111 H-6
Schleppgruppe 4
Pskow-Süd (Russie), début 1942

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

2 1942 ENTRE BOMBARDEMENTS STRATÉGIQUES ET RAVITAILLEMENT

Au début de l'année 1942, les combats se polarisent autour de trois points de fixation : Leningrad au nord, Moscou au centre et la Crimée (Sébastopol et Kertch) au sud. Après avoir maîtrisé la contre-attaque d'hiver soviétique, le 28 juin, Hitler lance sa grande offensive d'été (*Fall Blau* ou *Unternehmen Braunschweig*), qui voit la Wehrmacht déferler dans le Caucase, occuper la Crimée et entrer dans Stalingrad ; le 15 septembre, l'*Aufklärungs-Abteilung* 341 arrive à moins de 30 km d'Astrakhan – c'est le point le plus oriental qui sera jamais atteint par les armées allemandes.
Nous allons nous intéresser à trois opérations : Demyansk, le Caucase et Stalingrad. La dernière marque le début du tournant de la carrière du He 111, mais aussi le tournant de la guerre à l'Est.

DEMYANSK
22 FÉVRIER - 26 MAI 1942

L'offensive d'hiver soviétique ayant débordé le *Heeresgruppe Nord*, une menace d'encerclement se précise en deux points. Le 9 février 1942, 95 000 soldats sont pris au piège à Demyansk, dans une poche que 120 km séparent du reste de l'Armée allemande. Une autre poche se forme à Kholm, enfermant 5 500 autres hommes.
Hitler demande à la Luftwaffe de ravitailler ces poches, le temps de préparer une percée pour les secourir. Demyansk étant prioritaire, ce sont les He 111 du I./KG 4 du *Major* Heinz Alewyn, basé à Pleskau-Süd, qui sont chargés de ravitailler Kholm, où les besoins sont moins importants. Le II./KG 4 de l'*Oberstleutnant Dr.* Gottlieb Woff quitte Tchetchinskaïa pour Pleskau-Süd afin de lui prêter main-forte. Si leur mission principale consiste à larguer des conteneurs au-dessus de la poche de Kholm, ils sont également chargés de remorquer des planeurs DFS 230 et Go 242 [5], mais aussi de bombarder les positions soviétiques ; souvent, ils décollent avec un conteneur et une bombe de 500 kg.

[5] Devant l'impossibilité de récupérer les planeurs, qui se posaient dans la grand-rue de Kholm, cette solution a été rapidement abandonnée.

À partir du 22 janvier 1942, date de leur première mission au-dessus de la poche, ces deux groupes sont engagés sans discontinuer. Les pertes vont rapidement grimper et l'usure du matériel peser sur la disponibilité des appareils – d'autant qu'ils doivent aussi ravitailler Demyansk en suivant un étroit couloir contrôlé par la DCA soviétique, mais également s'intéresser à d'autres objectifs sans rapport direct avec l'opération de sauvetage en cours !
Ce grand écart conduit les équipages au bord de l'épuisement ; ils sont enfin retirés des opérations au début du mois d'avril. Un répit bienvenu, mais de courte durée, puisqu'ils reviennent le 5 mai, pour trois semaines, avant de repartir mouiller des mines dans le golfe de Finlande. Pas moins de 26 He 111 des deux groupes ont été perdus lors de ces opérations.
Pour connaître le sort final des poches de Demyansk et de Kholm, nous invitons nos lecteurs à se reporter à *Aéro-Journal* n° 4 (juin 2008). Lors de cette opération de sauvetage d'armées en péril, le rôle du He 111 reste marginal. Il vient en appoint, mais conserve, dans la plupart des cas, sa capacité offensive. Néanmoins, il prouve qu'il peut devenir un palliatif efficace. Le bon comportement du He 111 à Demyansk comme avion de transport auxiliaire restera ancré dans la mémoire des responsables de la Luftwaffe quand une opération d'une autre envergure se profilera à la fin de l'année 1942.

OPÉRATIONS DANS LE CAUCASE
RETOUR AUX BOMBARDEMENTS STRATÉGIQUES
7 OCTOBRE - 15 NOVEMBRE 1942

Le 23 juillet 1942, alors que le *Heeresgruppe* B fonce sur Stalingrad, le *Heeresgruppe* A pénètre dans le Caucase, son but final étant de mettre la main sur les puits de pétrole de Bakou (opération « Edelweiß »). Il est appuyé par une partie de la *Luftflotte* 4 et, en particulier, par les I. et II./KG 55, et I./KG 100, équipés en He 111 H-6.

Fin juillet, ces unités se lancent dans une série de raids destinés à couper l'approvisionnement en pétrole par la Volga. Les He 111 bombardent Astrakhan, sur la côte Nord de la Caspienne, dont le terminal pétrolier représente la plaque tournante entre les tankers venus de Grozny et Bakou, et ceux qui vont ensuite remonter la Volga. Puis les *Kampfgruppen* mènent des expéditions d'interdiction sur le fleuve, entre Astrakhan et Stalingrad, remportant de nombreux et francs succès, comme le 25 juillet, quand ils coulent deux tankers et trois péniches. Le lendemain, la Luftwaffe revendique la destruction de deux pétroliers, un vapeur de 1 200 t, cinq barges et un remorqueur, et, le jour suivant, trois transports, dont l'*Aleksandr Nevskiy*, et sept barges. Le 31 juillet, après la perte de six nouveaux bâtiments, le trafic fluvial est interrompu sur la Volga. Cependant, et de manière paradoxale, ce succès incite les Allemands à cesser leurs attaques sur Astrakhan. En effet, désormais sans débouché, le pétrole s'accumule dans les cuves du terminal et constitue une potentielle prise de guerre très tentante.

[6] Pour en savoir plus, cf. *Aéro-Journal* n° 21 (avril 2011) : *La guerre du pétrole dans le Caucase*.

[7] Il est le premier « bombardier » à atteindre ce chiffre, ce qui lui vaudra la *Ritterkreuz* (21.12.42). Il finira la guerre avec le record inégalé de 658 missions de guerre et les *Eichenlaub* (24.03.44).

[8] *Kampfgeschwader 100 "Wiking"* – U. Balke – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1981.

[9] Nous renvoyons nos amis lecteurs au n° 17 d'*Aéro-Journal* (août 2010) pour en connaître les détails.

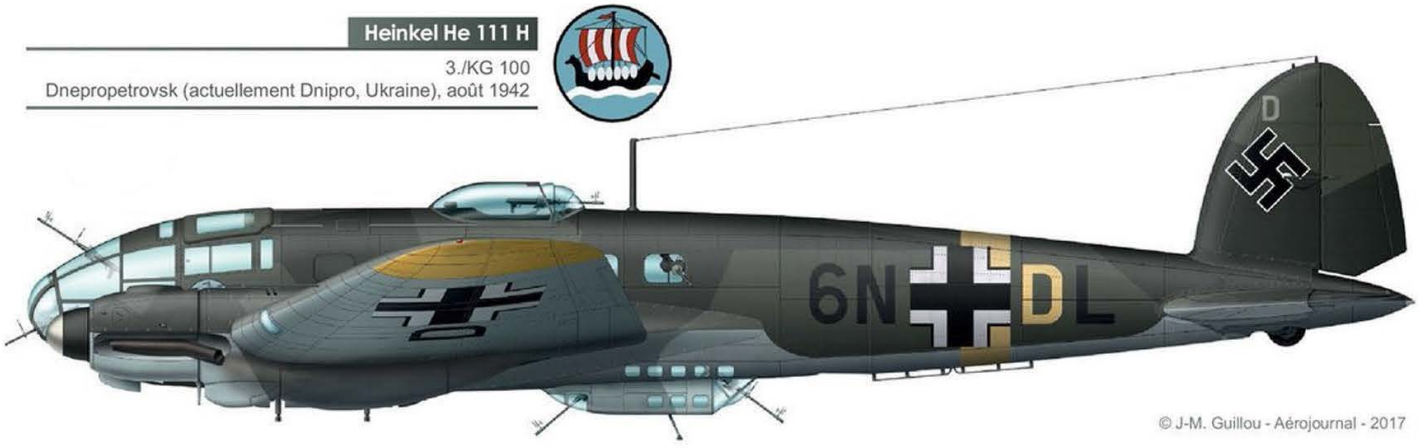
Toutefois, le 15 septembre, la 311. *Infanterie-Division* est définitivement bloquée à une trentaine de kilomètres d'Astrakhan. Hitler sait qu'il ne pourra jamais mettre la main sur les puits de pétroles de la Caspienne, mais ce n'est que le 7 octobre que, à contrecœur, il ordonne qu'ils soient détruits. En fait, seul le I./KG 100 (*Major* Werner Hoffmann, puis *Major* Paul Claas) va participer à ces opérations stratégiques. Il est alors basé à Saki, à la pointe Est de la Crimée, ce qui signifie que Grozny est tout juste à sa portée et que Bakou est totalement hors d'atteinte [6].

Le 5 octobre, le III./KG 4, dont les effectifs ont été gonflés à 53 H-6, se trouve à Wittstock-Dosse (Brandebourg) pour une opération de parachutage de *Fallschimjäger* dans le Nord Caucase ; la mission sera abandonnée dix jours plus tard.

Le I./KG 100 entame une série de raids sur Grozny, qui débute le 10 octobre et s'achève… trois jours plus tard, le groupe étant rappelé à Stalingrad ! Néanmoins, il retourne dans le Caucase le 22 octobre, s'installant à Armavir. De là, il peut s'en prendre au cabotage des

Heinkel He 111 H

3./KG 100
Dnepropetrovsk (actuellement Dnipro, Ukraine), août 1942



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Un He 111 H-6 de la 3./KG 100 au-dessus du Caucase en août 1942. (BPK/Michael Sobotta, via RMN)

Un He 111 H-6 de la 6./KG 55, probablement à Kharkov en juin 1942. Le II./KG 55 participe à l'opération « Trappenjagd » (la reprise de Kertch) en mai, puis suit la progression des troupes allemandes dans le Caucase, attaquant le trafic maritime sur la Volga (juillet) et partageant ensuite son activité entre Stalingrad et la Caspienne. (BPK/Siegfried Lauterwasser, via RMN)

pétroliers en mer Caspienne. Le 26 octobre, le *Hauptmann* Hans-Georg Bätcher, *Staka* 1./KG 100, coule un tanker lors de sa 400e mission de guerre [7].

Le 27 octobre, l'équipage du *Leutnant* Herbert Kuntz (3./KG 100) part en mission [8] :

« La nuit est tombée. Nous survolons le front, les incendies des puits de pétrole de Grozny et la vaste et monotone steppe. [...] Là-bas, trois points sombres qui réfléchissent un peu de lumière. Des bateaux ! Virage serré. Nous n'avons plus le reflet de la lune en dessous, mais les points sont bien visibles : un convoi de péniches ! Je vole maintenant face à la lune, je mets les gaz et fonce sur les bateaux. Il n'y a pas encore d'agitation. Les armes de bord sont prêtes et la manette de largage des bombes réglée sur "un". Encore 500 m. À 300-200 m au-dessus de la surface de l'eau, nous fonçons sur l'objectif. *"Attention... maintenant !"* L'ombre des bateaux passe au-dessous de nous. Virage serré hors du clair de lune. Une explosion. Un incendie. Une bombe de 500 kg a déchiqueté une barge et la seconde a été drossée contre le rivage. La bombe a explosé directement sous la barge, qu'elle a soulevée puis brisée. Deux bombes sont tombées trop loin. »

Le I./KG 100 bombarde Astrakhan dans les nuits suivantes, mais avec seulement sept ou huit He 111 en état de vol en permanence, on ne peut guère parler que de raids de nuisance.

Le 4 novembre, vers 22h00, un petit avion soviétique survole Armavir et largue une bombe légère, qui provoque un violent incendie. Cet incident entraîne l'abandon de l'aérodrome et le repli des unités sur la péninsule de Kertch.

Néanmoins, le I./KG 100 revient dans le secteur le 15 novembre (non sans succès, puisqu'un transport de 1 300 t est coulé) ; cette mission marque la fin des opérations de la Luftwaffe dans le Caucase. Cet épisode est symptomatique de la manière désordonnée dont les *Kampfgruppen* ont été employés sur le front de l'Est. Le Heinkel He 111 est alors le seul « bombardier stratégique » de la Luftwaffe, mais ses missions ont varié au gré de la situation et des « inspirations » de Hitler. Miner la Volga, s'attaquer aux pétroliers en mer Caspienne, bombarder les installations pétrolières relevaient sans conteste des attributions du I./KG 100, mais son emploi temporaire au-dessus de Stalingrad traduit le désarroi d'une Luftwaffe contrainte à parer au plus pressé avec un nombre insuffisant de bombardiers pour faire face à l'immensité de sa tâche.

Cependant, le pire reste à venir.

STALINGRAD

IL FAUT SAUVER LES SOLDATS DE LA *6. ARMEE* ! 24 NOVEMBRE 1942 - 2 FÉVRIER 1943

Nous ne reviendrons pas sur les événements qui ont conduit à l'encerclement de Stalingrad, ni sur les raisons qui ont mené à organiser un pont aérien pour ravitailler la 6. *Armee* prise au piège [9]. Or, si le succès – relatif – de Demyansk est dans toutes les têtes, à Stalingrad, on change d'échelle : il n'est plus question de 100 000 soldats, mais du triple !

Dès l'ordre donné, le 24 novembre 1942, l'OKL réquisitionne tout multimoteur capable de transporter une charge ; 54 He 111 de toutes variantes (y compris une trentaine de D et de E) vont permettre de former le KGr.zbV 20. Le KGr.zbV 5, qui a été créé en février 1942, aligne alors 49 He 111 à Kharkov ; bientôt, ces deux unités sont réunies à Morosovskaïa, l'un des deux principaux terrains de départ du pont aérien.

◀ Sur cette photo colorisée, on distingue le nez d'un He 111 E sur la piste de Morosovskaïa. Ce modèle ancien, récupéré dans une école, était affecté au KGr.zbV 5. (BPK, Berlin, Dist. RMN/ Arthur Grimm)

▼ Un He 111 H-6 du III./KG 55 prêt à partir pour la poche. Un pilote du I./KG 100 a donné un exemple de chargement : un gros conteneur de vivres, trois petits de saucisses, dix-huit caisses de beurre, six balles de couvertures et deux sacs de petits pois. Le second conteneur était réservé aux armes et munitions. (ww2images.com)

À partir du 29 novembre, les *Kampfgruppen* de la *Luftflotte* 4 équipés en He 111 sont regroupés à Morosovskaïa : en tout, 114 appareils des KG 27, KG 55 et du I./KG 100 ; ils sont placés sous le commandement de l'*Oberstleutnant Dr.* Ernst Kühl (*Kommodore* KG 55), bombardé *Lufttransportführer Morosowskaja*. Le He 111 ne peut emporter que deux conteneurs externes de 600 kg chacun, mais l'avion est fiable et robuste – et les pilotes connaissent bien la région. Toutefois, il ne suffit pas de claquer des doigts pour démarrer une opération de cette ampleur du jour au lendemain, sa mise en place va nécessiter un certain délai. D'autant que les He 111 sont appelés à intervenir contre l'Armée rouge, qui cherche à s'emparer des bases de départ du pont aérien. Cependant, le 30 novembre, 40 He 111 parviennent à se poser à Pitomnik, le principal terrain à l'intérieur de la poche ; avec 50 Ju 52/3m, ils y déposent 129 tonnes de munitions, d'essence et de vivres – c'est un bon début, même si ça ne représente que le tiers des besoins de la 6. *Armee*.

Les Soviétiques resserrent l'étau et dressent des batteries antiaériennes sur la route de Pitomnik ; le 7 décembre, ils descendent deux He 111. Mais les Heinkel doivent abandonner leur activité de ravitaillement, car, le lendemain, l'Armée rouge passe à l'offensive, menaçant d'isoler le *Heeresgruppe* A dans le Caucase. Le 9 décembre, deux He 111 E du KGr.zbV 5 sont abattus, dont un par un chasseur. Le 12 décembre, une opération de dégagement de la poche est lancée ; à nouveau les He 111 sont utilisés pour matraquer les terrains d'aviation ennemis.

Pour faire cesser les raids de nuisance nocturnes des Soviétiques, la KG 55 transforme au moins deux He 111 en chasseurs de nuit ; le *Feldwebel* Arnold Döring (8./KG 55) abat trois TB-3 la même nuit, auxquels il ajoutera sept MiG de jour (!).

Le 24 décembre, les avant-gardes soviétiques arrivent devant Morosovskaïa. Kühl donne immédiatement l'ordre d'évacuer les avions sur Novotcherkassk. C'est un coup dur pour le pont aérien, car cette base se trouve à 300 km de Stalingrad, ce qui signifie que les appareils devront consommer une grande partie du carburant destiné au « chaudron », sans compter que, désormais, ils vont rester plus longtemps sous la menace de la DCA russe. Mais « Moro » est dégagé par les chars allemands et les équipages y retournent fêter Noël.

Au 31 décembre, les pertes des *Kampfgruppen* s'élèvent à 62 avions – la moitié des effectifs de départ ! À cette date, ils alignent 113 appareils (à noter que les KG 27 et 55 commencent à percevoir leurs premiers H-11, H-14 et H-16), mais le taux de disponibilité est l'un des plus faibles jamais connus par ces unités : moins de 33 %. Les très mauvaises conditions climatiques, des infrastructures insuffisantes, le manque de groupes de réchauffement et les difficultés à obtenir des rechanges expliquent cette situation.

Le 3 janvier 1943, « Moro » est définitivement évacué, les avions allant se réfugier à Salsk. Dans la journée, le *Staka* 3./KG 27, le *Hauptmann* Werner von Hasselbach, ne rentre pas, abattu par des chasseurs au sud de Salsk. Le 14 janvier, le *Generalfeldmarschall* Erhard Milch est chargé par Hitler de « sauver la 6. *Armee* », mais il est déjà trop tard, car, trois jours plus tard, Pitomnik tombe entre les mains des Russes. Les avions de ravitaillement doivent maintenant se poser à Goumrak, un terrain bien moins adapté et, désormais, assailli par de

[10] Les pertes des KGr. zBV ne semblent pas incluses, parce que, selon certaines sources (*Ikaros, Ein Fliegerleben* – R. Müller – Dr. Neufang Verlag, Gelsenkirchen, 1979), le KGr.zbV. 5 en aurait laissé 120 à lui seul dans cette affaire !

nombreux soldats qui cherchent par tous les moyens à s'arracher de cet enfer, comme le narre le *Hauptmann* Karl Mayer, de la 9./KG 27 :

« À peine avons-nous atterri que de 80 à 100 blessés ont envahi l'appareil dans un état de complète panique, compliquant le déchargement. Il n'y avait pas de personnel pour s'occuper de cette opération ni personne pour ramener l'ordre à l'intérieur de l'avion, alors nous avons dû nous en occuper nous-mêmes. Peu avant le décollage, un *Oberfeldwebel* de la Luftwaffe est arrivé armé d'une mitraillette, dont il s'est servi pour faire sortir les blessés hors de l'avion, maintenant bondé. Il en est resté onze à l'intérieur. L'équipage n'avait aucun moyen de savoir quels blessés devaient monter en priorité. Or, les plus valides, forcément plus forts physiquement que les blessés graves, avaient forcé le passage et pris place à bord. Le comportement de ceux qui n'avaient pas réussi à embarquer a posé des problèmes pour mettre en route les moteurs. Certains ont même tenté d'empêcher l'avion de décoller en se jetant sous le train d'atterrissage. »

Milch parvient à récupérer 355 He 111 dans les dépôts ; ils permettent de mettre sur pied les KGr.zbV 23, 24 et 25. Mais ils n'auront guère d'utilité : dans la nuit du 21 au 22 janvier, 21 He 111 et 4 Ju 52 se posent à Goumrak – c'est le dernier atterrissage dans la poche ; le lendemain, le terrain est envahi par les troupes soviétiques. Pourtant, un courageux pilote de He 111 réussit à se poser sur la petite piste de Stalingradski et à en repartir avec sept sacs de courrier et dix-neuf blessés ; cet aérodrome auxiliaire est capturé dans la soirée. Pour ravitailler la poche, il ne reste plus que le largage de conteneurs – une opération très aléatoire, car ceux-ci tombent fréquemment dans les lignes ennemies, et quand bien même, les soldats allemands, épuisés, n'ont plus la force de les récupérer.

Le 2 février, dans la soirée, 24 He 111 larguent les derniers conteneurs sur Stalingrad. Tout est consommé, dix-neuf divisions viennent d'être anéanties dans l'enfer blanc !

Dans cette opération à haut risque, la Luftwaffe a perdu un total de 169 He 111 [10], dont 94 à l'ennemi pour les *Kampfgruppen*. Les He 111 ont effectué 2 566 sorties, fournissant un total de 5 702 t de ravitaillement aux assiégés et rembarquant 9 208 hommes.

Les II. et III./KG 27 rentrent en Allemagne début février. Le I./KG 55 est rapatrié en mars et devient le III./LG 1 (01.05.43) ; il est remplacé au sein de la KG 55 par l'ex-KGr.zbV 5. Le I./KG 100 est replié sur Lvov à la même époque. Le I./KG 4 a déjà été retiré des opérations, le 30 décembre, pour entamer sa transformation sur Heinkel He 177.

Pour les autres, la guerre continue. ■

◥ **En haut :** Un He 111 H-6 de la 4./KG 53 dans un fini temporairement blanc immaculé à Vorochilovgrad (Ukraine orientale), d'où il participe au ravitaillement de Stalingrad entre le 15 et le 21 janvier 1943. (Collection H. Obert)

◥ **Au milieu :** Des blessés attendent d'être évacués sur la piste de Pitomnik. Faute d'abris, beaucoup mourront de froid avant d'avoir pu monter dans un avion. (© ECPAD/France/Photographe inconnu)

▶ **En bas :** Un He 111 H-6 de la 2./KG 55 sur une patte au terme d'une rotation au-dessus de la poche. L'utilisation intensive de ces appareils dans des conditions climatiques très dures, avec un minimum d'assistance technique, a entraîné un grand nombre d'accidents et d'incidents qui ont été préjudiciables à leur taux de disponibilité. (Collection de l'auteur)

MARS 1942
MARS 1945

DERNIÈRES MISSIONS À L'OUEST 9

ANGLETERRE ET MÉDITERRANÉE

« Le soir tombait, et, dans cinq minutes, il nous faudrait parer à tribord pour rester hors de portée de l'escorte. Nous volions à très basse altitude, de trois à cinq mètres au-dessus de l'eau. »

Oberleutnant Rudi Schmidt, *Staka* 4./KG 26.

Après le départ en masse de la Luftwaffe pour la nouvelle campagne contre la Russie, le Heinkel 111 disparaît du théâtre d'opérations de l'Europe de l'Ouest pendant trois ans, à l'exception d'unités venues se refaire une santé en France et des *Ergänzungsgruppen* d'entraînement. Après quelques timides sorties au-dessus de la Normandie, il revient en force pour lancer des V-1 sur Londres. En Méditerranée, le He 111 cesse ses opérations après de coûteuses missions au-dessus des têtes de pont alliées à Anzio-Nettuno en avril 1944.

▲ Un He 111 H-16 de la 3./KG 53. On note l'absence de viseur et d'armement dans la pointe avant (la lettre individuelle a été répétée sur le cache) et la présence de pare-flammes pour les échappements. Le V1 est déjà en place sous l'aile droite ; les pylônes ont été installés le plus près possible de l'axe central de l'avion pour réduire le déséquilibre produit par cette charge. Le mécanicien est en train de connecter une tuyauterie qui fournira de l'air comprimé au missile pour lancer son statoréacteur. Les vols ayant lieu à très basse altitude, il n'a pas été jugé indispensable de peindre les parties inférieures de l'avion porteur en noir. (E-N Archives)

MARS 1942 – MARS 1945

1 RETOUR À L'OUEST

OPÉRATIONS MARGINALES

Le 12 janvier 1942, le I./KG 100 part pour la Roumanie, mais sans sa 2. *Staffel* (*Hauptmann* Siegfried Langer), pour laquelle l'OKL a de plus hautes ambitions. En effet, cette unité de marquage de cibles (X et Y-*Verfahren*), hautement aguerrie, lui semble plus indispensable à l'Ouest qu'en Russie. Comme elle va être utilisée d'une manière indépendante, elle reçoit diverses dénominations : 7./KG 100, *Erprobungs- und Lehrkommando* 100, ou XY, ou bien encore 17…
Après un passage à Amiens, à la mi-février 1942, cette escadrille prend ses quartiers à Chartres. Là, elle va expérimenter au-dessus de l'Angleterre un nouveau dispositif de guidage par ultrasons dérivé du X-*Verfahren* (Taub) – la première fois sur Hull le 8 mars. Le *Kommando* participe activement aux raids « Baedeker », mais perd au moins trois avions, dont celui de Langer, descendu par un Beaufighter le 23 mai. Les Britanniques ne tardant pas à trouver la parade, l'expérience s'achève en juin 1942.

EN NORMANDIE

DEUX PETITS TOURS ET PUIS S'EN VONT

Le 17 août 1944, le gros de la KG 53 reçoit l'ordre de gagner la France pour être engagé au-dessus de la Normandie. Le *Stab* (*Oberstleutnant* Fritz Pockrandt) devait s'installer à Toul, mais il restera bloqué à Lachen-Speyerdorf en raison de la situation jugée trop défavorable. Le I./KG 53 (*Major* Karl Rauer) se pose à Nancy le 17 août, mais il n'a pas le temps d'effectuer la moindre mission avant que la moitié de ses effectifs ne s'envole en fumée lors d'un *strafing* de la base ! Replié en Allemagne, il est dissous le 9 septembre.
Le 17 août également, le III./KG 53 (*Major* Emil Allmendinger) arrive à Toul. Le lendemain, 20 appareils font escale au Bourget et à Creil pour charger les conteneurs qu'ils vont ensuite larguer nuitamment dans la poche de Falaise ; seconde et dernière mission le 20 août dans la région d'Argentan. Le jour suivant, le groupe est de retour en Allemagne.

V1 AUF EN-GE-LAND !

PREMIÈRE CAMPAGNE

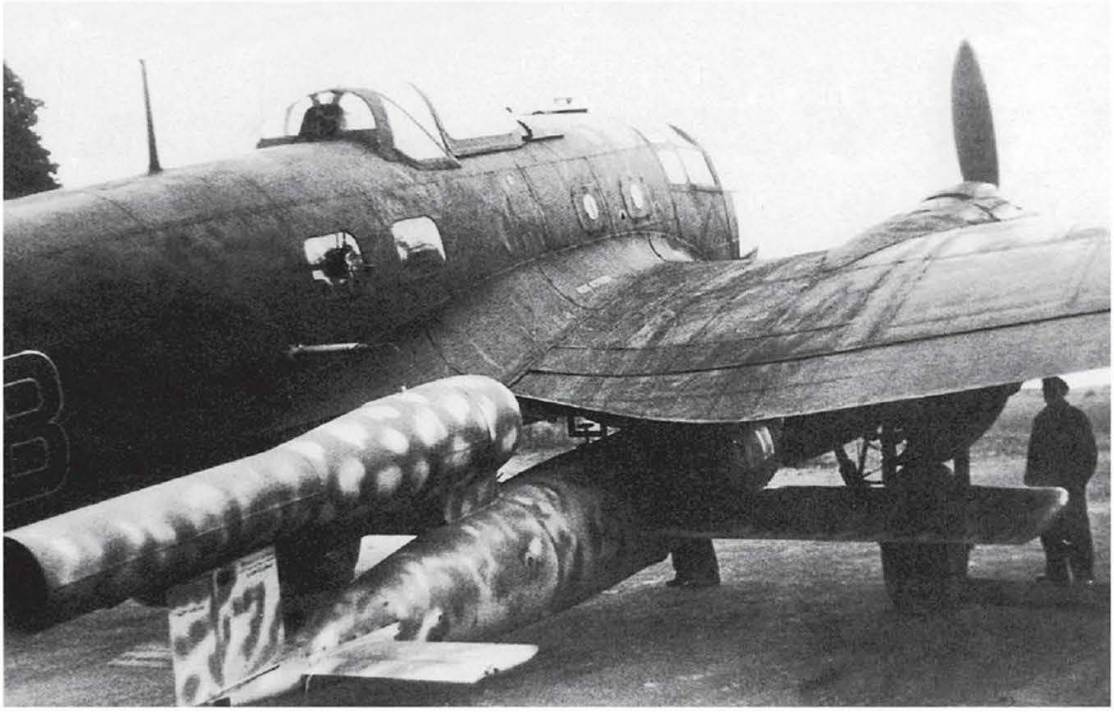
L'opération « Rumpelkammer » (placard), l'envoi de V1 sur l'Angleterre en général et Londres en particulier, a connu deux phases. Lors de la première, les missiles ont été lancés à la fois depuis des sites fixes installés sur le littoral du continent et en vol depuis des Heinkel He 111. Or, à partir de septembre 1944, il n'y a plus de rampes terrestres capables de cibler Londres. De ce fait, la seconde phase reposera uniquement sur les bombes volantes aéroportées.
Après essais comparatifs, le He 111 s'avère être un excellent vecteur pour porter et larguer en vol le Fieseler Fi 103 ou V1. Certes, l'appareil a largement dépassé sa date limite de fraîcheur, mais vu qu'il doit opérer de nuit, cela n'a qu'une importance limitée. En outre, même si sa production est sur le point de s'arrêter, il est disponible en nombre. Trois versions seront utilisées en opération : H-16, H-20 et H-21 ; cette dernière, encore sur les chaînes de montage, est rebaptisée H-22 [1] une fois les modifications apportées. Comme l'engin pèse un peu plus de deux tonnes, un seul sera embarqué à la fois, en général sous l'aile droite.
Le 6 février 1944, le III./KG 3 (*Major* Martin Vetter) est recréé par changement de dénomination du II./KG 51. Il s'installe à Lublin (Pologne) pour y recevoir 36 H-16. Choisi pour être la première unité engagée dans l'opération « Rumpelkammer », il envoie ses équipages à Karlshagen par rotation afin qu'ils soient formés par des techniciens à Peenemünde – la « Mecque » des *Vergeltungswaffen* (armes de représailles : V1 et V2).
La procédure retenue est la suivante : approche à 300 m d'altitude au-dessus de la terre ferme et à 100 m au-dessus de la Manche à une vitesse de 270 km/h ; à l'abord de la zone de lancement, montée à 500-600 m et, après rétablissement, prise du même cap que celui programmé sur le compas du V1 ; allumage du statoréacteur dix secondes avant le lancement ; maintien du cap quelques instants pour leurrer les chasseurs de nuit et retour à une altitude de 100 m.
Le 10 juin 1944, douze équipages sont prêts et rejoignent leurs terrains de campagne : Beauvais-Tillé, Parmain-L'Isle-Adam et Roye-Amy. Cependant, neuf appareils sont détruits dans un bombardement de l'aérodrome de Tillé par la *Eighth Air Force* le 16 juin.
La première mission se déroule dans la nuit du 10 au 11 juillet contre le port de Southampton. Le 15 juillet, le III./KG 3 quitte ses bases françaises, trop menacées par l'aviation alliée, pour prendre ses nouveaux quartiers à Venlo et Gilze-Rijen, aux Pays-Bas.
Le groupe s'attaque à Londres pour la première fois dans la nuit du 18 au 19 juillet. Lançant leurs engins au large d'Ostende, les Heinkel sont relativement à l'abri de la RAF, qui n'a pas le temps de se mettre en place – d'autant que ce n'est que le 31 juillet que les services de renseignements britanniques comprennent qu'une partie des bombes volantes est larguée en vol.
Le 31 août s'achève la première campagne de « Rumpelkammer », après que le groupe a lancé ses neuf derniers V1 sur Londres. Quelques jours plus tard, il est replié sur l'Allemagne. Le III./KG 3 a lâché environ 90 bombes volantes sur Southampton, 300 sur Londres et 20 sur Gloucester. En dehors des appareils aplatis par les Américains, aucun n'a été perdu du fait de l'ennemi. En revanche, il y a eu 17 accidents, pour beaucoup mortels, dus en majeure partie à la nature lunatique de l'engin, dont certains ont explosé au moment du largage ou au décollage.

POCHES DE L'ATLANTIQUE

Peu après le 6 juin 1944, le *Generalfeldmarschall* Hugo Sperrle, commandant la *Luftflotte* 3, demande à ce que soit placée sous ses ordres directs une unité de transport aguerrie aux longs vols nocturnes de manière à être en mesure de ravitailler les poches qui se sont formées dans le Cotentin et en Normandie, ainsi que les principaux ports encore aux mains des Allemands et les îles anglo-normandes.
Le TGr. 30 du *Major* Hans Banning, avec sa trentaine de H-11 et H-16, est aussitôt transféré à Metz, Diedendorf et Trèves.
Le *Generalmajor* Friedrich-Wilhelm Morzik, *Transportfliegerführer 2*, décrit la première mission pour Cherbourg [2] :
« La première expédition, qui demandait la livraison de cinquante tonnes de munitions antiblindages, a été exécutée par une formation de trente-cinq He 111. Le premier avion a décollé à 21h30, les autres se suivant à trois minutes d'intervalle. Les appareils se sont dirigés sur la radiobalise de St. Malo, à partir de laquelle ils ont volé en rase-mottes (ce qui signifie qu'ils volaient plus bas que la côte en longeant la crête du littoral) ;

[1] Dans les états de la Luftwaffe, les avions seront identifiés comme étant des H-20.

[2] *Die deutschen Transportflieger im zweiten Weltkrieg* – F. Morzik & H. Hümmelchen – Bernard & Graefe Verlag, Francfort-sur-le-Main, 1966.



◀ Un He 111 H-16 de la 9./KG 3. Seule la lettre individuelle est portée. On note le camouflage moucheté du V1. (E-N Archives)

▶ Un He 111 H-16 (WNr. 161600) de la 2./KG 53. Cet appareil semble avoir les parties inférieures peintes en noir mat. (E-N Archives)

ils ont doublé le cap de La Hague, ce qui leur a permis d'aborder par la mer la DZ parfaitement balisée juste à l'extérieur de Cherbourg. Après avoir largué leurs conteneurs à une altitude de 200 m, ils sont repartis à basse altitude. Passant au nord de Paris, ils ont ensuite regagné leurs différentes bases de départ. Un appareil, qui s'était trop approché de Jersey, a été descendu par la *Flak* (les batteries avaient reçu l'instruction de tirer sur tout avion). Au cours des nuits suivantes, les expéditions se sont déroulées de la même manière, sauf que les routes d'approche et de retour ont été régulièrement changées. »

Entre juillet et septembre 1944, le TGr. 30 perd 102 avions, dont 40 à l'ennemi ! S'il est régulièrement recomplété en matériel, c'est une tout autre affaire pour les pilotes ; fin septembre, il ne reste plus qu'une poignée de vétérans qui s'étaient illustrés lors du ravitaillement de la 1. *Armee* en Crimée six mois plus tôt. Le 13 avril 1945, il perdra même son *Kommandeur*, l'*Oberstleutnant* Heinz Klamke, descendu lors d'un parachutage sur La Rochelle.

Le 10 septembre 1944, les II. (*Major* Wilhelm Mylius) et III./KG 55 (*Major* Alfred Bollmann) quittent le front de l'Est pour gagner respectivement Langensalza et Zellhausen. Ils commencent leurs missions de ravitaillement des poches de l'Atlantique dès le 12, une activité bien vite interrompue après la perte de trois appareils à la chasse de nuit alliée.

[3] *Kampfgeschwader « Legion Condor » 53* – H. Kiehl – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1983.

[4] *Air-launched Doodlebugs – The Forgotten Campaign* – P. J. C. Smith – Pen and Sword Aviation, Barnsley, 2006.

[5] *Achtung – Torpedo los!, Der strategische und operative Einsatz des Kampfgeschwaders 26* – R. Schmidt – Bernard & Graefe Verlag, Coblence, 1991.

« RUMPELKAMMER »

PHASE II

En septembre 1944, avec l'ordre du *Führer* d'intensifier l'offensive des « armes de représailles » (le premier V2 a été lancé le 6), l'heure est venue de donner à « Rumpelkammer » une plus grande dimension. Dans la première quinzaine du mois, le III./KG 3 s'installe à Schleswig, Leck et Eggebeck, à la frontière avec le Danemark. Le groupe reprend l'offensive dans la nuit du 15 au 16 septembre. Le 20 octobre, le III./KG 3 devient le nouveau I./KG 53 (Vetter) ; il dispose alors de 21 appareils, majoritairement des H-16.

Le reste de la KG 53 ne tarde pas à se joindre aux réjouissances. Après une courte période d'entraînement à Karlshagen, à partir du 20 octobre, le *Geschwaderstab* (Pockrandt) gagne Bad Zwischenahn avec ses deux H-21 ; le II./KG 53 (*Major* Herbert Wittmann) répartit ses 40 machines (H-11, H-16 et H-20) entre Bad Zwischenahn, Jever et Wittmundhafen, et le III./KG 53 (Allmendinger) partage ses 32 H-16 et 10 H-20 sur les mêmes terrains que le I. *Gruppe*.

En tout, 105 He 111 porteurs de V1 sont en ordre de bataille.

Le *Hauptmann Dr.* Ernst-Hindenburg Ebeling, du III./KG 53, explique le mode d'emploi [3] :

« Pour nous du III. *Gruppe*, les missions nous menaient d'abord au-dessus du Zuiderzee, puis à la verticale de la balise du Helder (près de l'île de Texel) – cela valait pour toutes les machines de

Heinkel He 111 H-16 (WNr. 161600)
2./KG 53
Schleswig, octobre 1944

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

l'escadre – et enfin au point de largage des V1, à environ 70 km de Londres. En survolant la balise, le pilote déclenchait depuis son manche une sorte de compteur kilométrique. Fonctionnant à rebours, il indiquait la distance restante jusqu'au point de lancement, en tenant compte de la direction et de la force du vent, de la montée à 500 m avant le largage et du virage de l'avion pour prendre le futur cap du V1 ; il déterminait la mise à feu du statoréacteur (à "10") et le lancement du V1 (à "0"), paramètres qui avaient été calculés avec précision et entrés dans le système au sol. Dans le V1 se trouvait le même appareil, également paramétré avant le vol ; quand il atteignait "0", le statoréacteur se coupait et le V1 entamait son piqué vers sa cible. « En fonction de leur base de départ, les équipages avaient encore 3 à 5 heures de vol sous haute tension, engoncés dans leurs équipements de sécurité (combinaisons et gilets de sauvetage). Après le lancement, effectué au terme d'une pénible montée à 500 m, où ils devenaient des proies faciles, ils devaient plonger au ras des vagues pour rentrer le plus vite possible à la maison. Parmi de nombreux autres bons camarades, le *Gruppe* a perdu, du fait de la chasse de nuit ennemie, le très chevronné *Oberleutnant* Werner au point de largage et le *Staffelkapitän* de la 7. *Staffel*, le *Hauptmann* Jessen, à l'atterrissage à Schleswig. »

La dernière mission sur Londres se déroule dans la nuit du 13 au 14 janvier 1945.

Plus que les pertes, qui ne sont pas un véritable problème pour Hitler, c'est la pénurie de carburant, couplée avec l'impossibilité de déterminer les résultats des attaques, qui va remiser « Rumpelkammer » au placard. À cette époque, le V2 a largement pris le relais.

C'est brutalement le calme plat pour la KG 53, qui reste néanmoins sur le pied de guerre jusqu'au 26 janvier 1945, quand toutes les opérations sont définitivement suspendues. L'escadre est dissoute sur place le 15 mars, à l'exception du III. *Gruppe*, qui doit servir d'éclaireur (*Beleuchter*) pour la KG 200.

Ainsi s'achève l'opération « Rumpelkammer ».

Les statistiques concernant les deux phases sont très difficiles à dresser. Peter J. C. Smith [4] estime à 441 le nombre de V1 lancés entre septembre et octobre 1944, et à 589 pour la période de novembre 1944 à janvier 1945, soit un total de 1 030 (dont 391 ont avorté – près de 40 %). Selon ses calculs, seuls 63 engins auraient frappé Londres et Manchester… 6 % !

Les pertes se sont élevées à 55 appareils (dont 17 du fait de la chasse de nuit britannique) en quelque 1 450 sorties.

JANVIER 1943 – OCTOBRE 1944

2 FIN DE RÈGNE EN MÉDITERRANÉE

Au 1er janvier 1943, il ne reste plus que 69 He 111 engagés en Méditerranée, le relais étant pris par les Do 217 K et Ju 88 A :

- 18 H-6/Torp et 5 H-11 au I./KG 26 à Decimomannu (Sardaigne), *Major* Werner Klümper ;
- 10 H-6/Torp et 14 H-11 du II./KG 26 à Elmas (Sardaigne), *Oberstleutnant* Horst Beyling ;
- 6 H-6, 7 H-11 et 9 H-14 du II./KG 100 à Kalamaki (Grèce), *Major* Fritz Auffhammer.

Les I. et II./KG 26 maintiennent leurs efforts contre le port de Bougie et les convois alliés au large d'Alger en janvier et février. L'*Oberleutnant* Rudi Schmidt, *Staka* 4./KG 26, témoigne [5] :

« Début février, le convoi KMS 8 a été repéré au large d'Alger ; il se composait de cargos, d'un porte-avions, de croiseurs et de destroyers. […] Notre groupe ne comptait pas plus de dix appareils en état de vol. Nous avons décollé dans les dernières heures de l'après-midi du 6 février sous les ordres du *Kapitän* de la 4. *Staffel* [c-à-d, lui-même]. Formation lâche, vol à basse altitude, silence radio. […] Il nous restait encore 30 minutes avant l'obscurité quand nous avons aperçu des fumées à l'horizon, puis des mâts. […] Le soir tombait, et dans cinq minutes, il nous faudrait parer à tribord pour rester hors de portée de l'escorte. Nous volions à très basse altitude, de trois à cinq mètres au-dessus de l'eau. Nous avons aperçu les premières superstructures. Destroyers ou escorteurs. Ils ne nous avaient pas encore vus. Distance environ 5 km. Ils formaient le rempart extérieur et les premiers navires se trouvaient de l'autre côté. Des éclats d'obus ! Nous venions d'être repérés. Mais notre formation était très étalée et elle a commencé son attaque par le travers des navires de l'escorte. […]

À une distance d'environ 1 000 m, droit devant nous, se trouvait un gros morceau. Nous sommes remontés à 40 m et avons attaqué par plein travers. Était-ce le porte-avions ? Absolument ! Le pont d'envol était très reconnaissable. Les deux torpilles ont été réglées sur la vitesse et la position de l'ennemi. *"Achtung – Torpedo los!"* Lancement, dégagement au ras de l'eau. Nous sommes passés à travers une grêle d'obus et avons contourné le porte-avions. »

Le convoi KMS 8G n'était pas accompagné d'un porte-avions ; en revanche, la corvette canadienne HMCS *Louisburg* a bien été coulée par des He 111.

Le 20 mai 1943, le II./KG 26 rend ses 18 derniers H-11/Torp au I./KG 26 et part en Allemagne pour sa transformation sur Ju 88 A (LT). De son côté, le II./KG 100 se partage entre des missions visant les ports libyens (Tripoli et Benghazi) et la lutte contre les partisans en Yougoslavie (opération « Weiß »), du 5 février au 2 mars. Le 10 avril 1943, ce groupe fait mouvement sur Garz pour être transformé sur Do 217 K, mais il laisse derrière lui une *Einsatzstaffel* (*Oberleutnant* Friedrich-Wilhelm Weigand) à Athènes-Kalamaki, équipée de 17 He 111 et Ju 88. Après la perte de la quasi-totalité de ses avions lors d'un raid allié sur Athènes-Eleusis en novembre, cette escadrille sera dissoute.

Début avril 1943, le I./KG 26 reçoit 14 H-11/Torp, qui sont redéployés à Salon-de-Provence, où ses effectifs sont grossis par les 18 appareils cédés par le II. *Gruppe*. Opérant depuis la base avancée de Grosseto, il effectue sa première mission pour contrer les débarquements alliés en Sicile le 14 juillet.

Le 13 août 1943, le I./KG 26 s'en prend au convoi MKS 21 en mer d'Alboran. Pour la destruction d'un Liberty Ship (SS *Francis W. Pettygrove*), il perd trois équipages abattus par la chasse alliée, tandis que six autres appareils vont s'écraser sur les côtes espagnoles – parmi lesquels se trouve celui du *Kommodore* de la KG 26, le *Major* Werner Klümper. Toutefois, les aviateurs allemands célèbrent une grande victoire en revendiquant l'envoi par le fond de 16 navires divers… ce qui vaudra à Klümper de recevoir la *Ritterkreuz* le 29 du mois.

La suite des événements n'est guère plus favorable au I./KG 26, équipé d'un avion totalement dépassé dans un environnement hostile – les pertes sont effarantes : 52 appareils entre juin et novembre 1943, même si une partie d'entre eux ont été détruits au sol. Parmi les disparus figure le *Hauptmann* Hellmuth von Rabenau, *Kommandeur*, qui n'est pas rentré d'une mission contre le convoi KMS 31 le 11 novembre 1943.

Un He 111 H-6 de la 5./KG 26 chargé d'une unique bombe SC 1000. La polyvalence du râtelier externe PVC 1006 offrait une grande souplesse d'emploi au Heinkel 111, qui pouvait passer en quelques minutes du rôle de bombardier stratégique à celui de torpilleur, voire de mouilleur de mines et même d'avion d'appui tactique. (E-N Archives)

[6] Pour en savoir davantage, voir *Aéro-Journal* n° 41 (juin 2014).

Un He 111 H-14 de la 4./KG 100 à Athènes-Kalamaki fin 1942 ou début 1943. Par-dessus le camouflage standard ont été ajoutées des taches ocre (vraisemblablement RLM 79). (Collection H. Obert)

Entre décembre 1943 et janvier 1944, le groupe est mis au repos à Salon ; mais dès le 22 janvier, il s'envole de Plaisance pour attaquer les têtes de pont à Anzio-Nettuno. Il perd encore 27 avions à l'action de l'ennemi, entre janvier et avril 1944, avant d'être replié au Danemark pour recevoir des Ju 88 A-17.
Rappelons que le III./KG 26 avait été rebaptisé I./KG 1 le 31 mai 1942 et que le nouveau III./KG 26, formé le même jour à partir du KGr. 506, volait sur Ju 88.
Pour autant, ce n'est pas encore tout à fait la fin de la présence du He 111 en Méditerranée.
Placée sous l'égide de la fameuse KG 200, l'opération « Etappen Hase » (lièvre bondissant), initiée en octobre 1943, envisage la création de trois aérodromes secrets en Libye, qui doivent servir de tremplins aux B-17 pour larguer des commandos chargés de détruire les bases alliées en Tunisie et en Algérie. Trois He 111 participeront à cette affaire, qui tournera en eau de boudin, comme la quasi-totalité des missions secrètes menées par cette escadre [6].
Fin mai 1944, le II./KG 27 est envoyé au repos à Königsberg-Neuhausen, où il reçoit 25 He 111 H-20 neufs, portant sa dotation à 38 machines ; toutefois, il est pratiquement cloué au sol pendant trois mois par manque de carburant. Il est soudainement ravitaillé début octobre et envoyé à Kalamaki, d'où il participe brièvement à l'évacuation des forces allemandes de Grèce et de Yougoslavie ; le He 111 peut tasser 24 passagers dans sa soute, et ceux-ci n'auront certainement aucune plainte à déposer à leur arrivée auprès de la « compagnie de transport ». Le 13 octobre, le *Gruppe* est rapatrié en Autriche, où il se prépare à basculer dans la chasse sous la dénomination de II./KG(J) 27.
Replié à Landsberg-Lech le 20 mai 1943, où il touche 32 H-16 neufs, le I./KG 55 est placé sous les ordres de la *Gefechtsverband Sigel* dans la seconde quinzaine d'août. Il effectue plusieurs missions clandestines au-dessus de l'Italie du Nord pour repérer des routes sur lesquelles faire passer des troupes allemandes, cela après la chute de Mussolini.
La 2./KG 4, renforcée par des éléments de la 6. *Staffel* et placée sous le commandement du *Kapitän* de cette dernière (*Hauptmann* Hans Schumm), part le 27 septembre 1944 pour Salonique-Sedes, d'où elle participe à l'évacuation des troupes allemandes d'Athènes vers la Crète. En dix jours, elle perd huit appareils et deux équipages. Le 20 octobre, Schumm est tué en décollant de Rhodes. Salonique étant menacée, l'escadrille s'installe à Zagreb-Pleso, d'où elle ravitaille les troupes allemandes encerclées à Skopje, jusqu'à leur reddition le 14 novembre. ■

▲ Un He 111 H-6 remorqueur du *Verbindungskommando (S)* 1, futur *Schleppgruppe* 1, lors d'une liaison entre la Sicile et la Tunisie début 1943. (© ECPAD/France/Erwinn SINGEER)

▲ Une rare photo d'un He 111 H équipé d'un radar de recherche maritime FuG 200 Hohentwiel et armé de deux torpilles. Il s'agit, selon toute vraisemblance, d'un H-18 testé par l'*Erprobungsstelle* de Werneuchen à la fin de l'année 1943. Pour autant que l'on puisse en être certains, aucun exemplaire ne sera livré aux unités de première ligne. (Collection de l'auteur)

Heinkel He 111 H-11 LT
1./KG 26
Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône), été 1943

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

JANV. 1943
MAI 1945

DERNIÈRES MISSIONS À L'EST / 10

WIR TRANSPORTIEREN ALLES!

« La Luftwaffe est appelée à jouer le rôle d'artillerie volante. Les unités offensives devront se concentrer sur les positions de l'artillerie ennemie et sur tout obstacle se dressant en face des troupes allemandes. »
Generalmajor Paul Deichmann,
commandant la 1. Fliegerdivision, juillet 1943.

IL FAUT SAUVER LES SOLDATS DE LA 17. *ARMEE* !

JANVIER - JUIN 1943

L'affaire de Stalingrad n'est pas encore liquidée qu'un autre danger menace le *Heeresgruppe* A, qui se retrouve acculé sur les rives de la mer d'Azov. Le 24 janvier 1943, Hitler concède l'évacuation de la 1. *Panzer-Armee* par le nord, mais exige que la 17. *Armee*, avec ses 350 000 hommes, tienne la « tête de pont du Kouban » en prévision d'offensives futures dans le Caucase. Il demande à la Luftwaffe de prévoir son ravitaillement par les airs – comme si le désastre qui se profile à Stalingrad ne lui a pas servi de leçon ! Le 6 février, le piège se referme sur la 17. *Armee* à Ieïsk. Le siège va durer huit longs mois.

▲ Retour au terrain d'un H-6 du III./KG 4 après une mission de ravitaillement sur la péninsule de Taman. Le camouflage noir mat des parties inférieures se limitait généralement au dessous du fuselage et à une partie de la voilure. (E-N Archives)

C'est au VIII. *Fliegerkorps* (*Generalleutnant* Martin Fiebig) qu'incombe cette délicate tâche, alors que sa flotte est encore accaparée à Stalingrad. Cependant, les efforts de Milch pour récupérer des avions de transport sur tout le territoire du *Reich* vont s'avérer fort utiles. Les premiers disponibles sont les planeurs Go 242, qui n'ont pas pu être utilisés à Stalingrad, accompagnés de

leurs He 111 H de remorquage du I./LLG 2 [1], dont le *Hauptmann* Egon Delica [2] vient juste de prendre le commandement ; il se trouve alors à Bagerovo, où stationnent également les He 111 Z et les Me 321 du GS-*Kommando* 2 [3]. Y sont aussi rassemblés les He 111 et les DFS 230 de la 17./LLG 1 (*Leutnant* Erich Wagner). Comme le I./LLG 2 ne peut aligner que sept appareils en état de vol, les 30 He 111 du III./KG 4 (*Major* Werner Klosinski) sont appelés en renfort. La fin de Stalingrad libère également le KGr.zbV 23 (*Hauptmann* Herman-Wendorff), qui s'installe à Saki. Dans la péninsule de Taman, quatre terrains, dont un principal (Tamanskaïa), sont rapidement aménagés pour accueillir planeurs et Ju 52. Les missions commencent dès le 30 janvier. En février, des Go 242 sont utilisés pour évacuer une partie de la garnison de Krasnodar. À la fin du mois, le III./KG 4 retrouve ses fonctions offensives contre les barges de ravitaillement et les aérodromes soviétiques le long de la mer Noire. Au 17 mars, les He 111 ont effectué 291 remorquages de planeurs depuis le début des opérations.

Le 17 avril, l'amélioration des conditions climatiques permet de ravitailler la 17. *Armee* par la mer. Le I./LLG 2 est renvoyé à Nancy et le GS-Kdo 2 à Istres. Seulement deux He 111 ont été perdus au cours de ces missions.

Le III./KG 4 reste cependant sur place pour appuyer une contre-offensive à Novorossiisk, puis pour bombarder les positions ennemies dans le Caucase. Fin mai, les Soviétiques doivent renoncer à leur offensive contre Krasnodar.

[1] *Luftlandegeschwader* – escadre aéroportée.

[2] Il commandait le groupe « Granit », qui a pris le fort Eben-Emaël le 10 mai 1940 (il recevra la *Ritterkreuz* deux jours plus tard).

[3] *Großraumlastensegler* – planeurs gros-porteurs.

▲ *Wir transportieren alles!* (nous transportons tout), proclame cet insigne peint sur le gouvernail d'un He 111 H-6 de la KG 27. Signe des temps, le Heinkel 111, qui a tant apporté à la *Blitzkrieg*, en est désormais réduit au rôle ingrat de transporteur. (E-N Archives)

RAIDS STRATÉGIQUES - LE RETOUR

5 - 16 JUIN 1943

Le *Generaloberst* Robert Ritter von Greim, commandant la *Luftflotte* 6, ayant appris que l'opération « Zitadelle » a été une nouvelle fois reportée, obtient l'accord de l'OKL pour déclencher une série de raids stratégiques sur certains grands sites industriels soviétiques. La première sortie se déroule dans la nuit du 4 au 5 juin, impliquant 128 appareils des KG 1, KG 3, KG 4, KG 55 et KG 100, qui ciblent l'usine GAZ, fabriquant le redouté char T-34.

▲ Un He 111 Z-1 se prépare à décoller. (Collection H. Obert)

Ils larguent 179 tonnes de bombes, qui causent de lourds dégâts et de sévères pertes humaines. Mais à la suite d'une erreur des services de renseignements, ils ont attaqué l'usine n° 1, qui ne produit que des chars légers T-70. Cinq bombardiers ont été abattus par la chasse soviétique.

Deux autres missions sur le même objectif sont effectuées les nuits suivantes, avec un moindre succès mais des pertes minimes (un He 111 du II./KG 4). Au cours de la seconde, dans la nuit du 7 au 8 juin, l'équipage du *Major* Carl Cranz (observateur et chef de bord), de ce même groupe, est victime d'une attaque *taran*, ainsi que l'a rapporté le pilote, l'*Unteroffizier* Heinz Festner [4] :

« Au beau milieu de notre passe, le radio a hurlé : "*Chasseur !*" Au même moment, un grand choc a violemment secoué tout le He 111. L'appareil a aussitôt dévié de son cap vers la droite. Quand j'ai essayé de redresser en utilisant la gouverne de direction, je me suis aperçu que je ne parvenais pas à empêcher l'avion de virer sur la droite. En enfonçant la pédale de gauche, en braquant le manche à fond et en jouant sur la manette des gaz du moteur gauche, j'ai réussi à reprendre le cap vers la maison. Mais à chaque fois que mes forces m'abandonnaient, le He 111 virait immédiatement sur sa droite. Le *Leutnant* Haeger [bombardier] disait alors d'une manière laconique : "*Si on continue à voler comme ça, on va se retrouver à Moscou !*" »

Finalement, le He 111 codé 5J + KN parvient à se poser à Orel-West à 01h48, 3 heures et 40 minutes après son départ ; tout l'équipage recevra la Croix de fer de 1re classe.

Sept autres raids sont exécutés sur Gorki, Iaroslavl et Saratov jusqu'au 22 juin. Toutefois, les pertes commençant à s'accumuler du côté allemand [5], l'OKL met le holà, de crainte de voir sa force offensive laminée à deux semaines du début de « Zitadelle ».

Ainsi prend fin la seconde « campagne » de bombardements stratégiques organisée par la Luftwaffe sur le front de l'Est. Comme la première, visant Moscou en 1941, celle-ci s'achève sur des résultats peu probants. L'usine GAZ n° 1 de Gorki a recommencé à fonctionner normalement moins d'un mois plus tard, tandis que l'usine n° 112 voisine, celle qui produisait les T-34, n'a jamais été inquiétée – sans parler des sites implantés en Oural, hors d'atteinte des Heinkel 111 et Junkers 88, et qui pouvaient tourner 24 heures sur 24 !

[4] K. Gunderlach (*op. cit.*).

[5] Et pas des moindres, puisque le *Hauptmann* Helmut Putz, *Staka* 4./KG 27 et porteur de la *Ritterkreuz* (19.09.42), est abattu et fait prisonnier à Gorki le 13 juin.

[6] *Eisenbahn* : chemin de fer.

[7] Transféré au I./Erg. KG(J) pour être transformé sur Bf 109, il se tue lors d'un vol d'entraînement (25.02.45).

[8] W. Dierich (*op. cit.*).

[9] *General der Flieger* Curt Pflugbeil : *Oberbefehlshaber der Luftflotte* 1 – *Generalfeldmarschall* Ernst Busch : *Oberbefehlshaber (iV) der Heeresgruppe Mitte.*

« LOK-TÖTER », LES « TUEURS » DE LOCOMOTIVES JANVIER - AVRIL 1945

Pour s'attaquer au réseau ferroviaire soviétique (viaducs, gares, trains, locomotives, voies ferrées...), la Luftwaffe met sur pied une *Eisenbahnstaffel* [6] au sein de cinq *Kampfgeschwader*, dont trois opèrent sur Ju 88. Les équipages sont triés sur le volet, car ils opéreront la plupart du temps seuls ou à deux et, souvent, de nuit. En ce qui concerne celles volant sur He 111 :

- La 14.(*Eis*)/KG 27 est formée à Kiev, fin 1942 ou début janvier 1943, avec 4 (puis 9) He 111 H-6 sous les ordres de l'*Oberleutnant* Hans Haselbach. Ses débuts sont difficiles, puisqu'elle perd 7 appareils à l'ennemi en mars ; ils sont compensés par l'arrivée de 9 H-16. Elle manifeste ensuite une grande activité dans le secteur Koursk-Voronezh (juillet),

▲ Un Heinkel He 111 H-16 de l'*Eisenbahnstaffel* de la KG 55. Son armement offensif est des plus impressionnants : un MG FF (20 mm) dans le nez, deux mitrailleuses MG 17 (7,92 mm) juste en dessous (probablement pour régler le tir des canons), deux MG 151/20 (20 mm) sous le fuselage et un troisième canon de même calibre dans la partie avant de la gondole. (DR)

notamment pendant l'opération « Zitadelle ». La période d'août à décembre 1943 est mal documentée, mais on la retrouve à Ouman début janvier 1944, puis à Lvov le mois suivant. Son *Staka*, le *Hauptmann* Eduard Skrzipek, déjà titulaire de la *Ritterkreuz* (16.04.43) pour hauts faits de guerre, reçoit les Feuilles de chêne (27.06.44) pour son tableau de chasse en tant que « Lok-Töter » [7]. À l'été 1944, son activité est ralentie par la pénurie de carburant, mais elle se bat encore en Roumanie, en Silésie et en Hongrie avant d'échouer à Kremnica (Bohême-Moravie) en novembre 1944. Elle participe brièvement au ravitaillement de Budapest (janvier 1945), puis s'installe à Nowy-Dwór, où elle est dissoute en avril 1945.

- La 14.(*Eis.*)/KG 55 est créée à Dnipropetrovsk le 1er juin 1943 et confiée à l'*Oberleutnant* Matthias Bernadinger. Elle est équipée de 16 He 111 H-16, dont la plupart sont armés de quatre canons MG FF. Son terrain de chasse se trouve d'abord dans le Nord Caucase et en Ukraine (Poltava, Kirovograd et Pervomaïsk-Golta) avant son transfert dans le Nord de la Russie (Pskov, février 1944) et en Lettonie. Le 9 août 1943, le H-16 (G1 + HY) de l'*Oberleutnant* Karl Schmid est abattu par la DCA près de Koursk, et l'équipage sera fait prisonnier trois jours plus tard ; Schmid recevra la *Ritterkreuz* (19.08.43) pour la destruction de 57 trains, 12 locomotives et 13 avions au sol.

Le 18 février 1944, la 14.(*Eis.*)/KG 55 perd son *Staka*, abattu par la DCA lors de l'attaque d'un train près de Staraïa Roussa (il recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume) ; il est remplacé par l'*Oberleutnant* Franz Schmidt. Le 29 février, un autre membre de la *Staffel* reçoit la *Ritterkreuz*, l'*Oberfeldwebel* Otto Meyer.

Le 22 mars 1944, l'*Oberleutnant* Franz Schmidt décolle de Jakobstadt (Jēkabpils, Lettonie) à 17h15 pour attaquer la gare de Basary (?) ; le H-16/R1 a été chargé de 32 bombes SD 50. Il est accompagné par un autre appareil, dans lequel se trouve le *Feldwebel* Martin Junglehner ; celui-ci raconte la mission [8] :

« Survol du front après 40 minutes à 2 000 m, puis cap à l'est à environ 20 m au-dessus de la voie ferrée. Enfin, devant, une tache grossissant toujours davantage, une gare avec de cinq à huit trains sous vapeur en direction de l'ouest. Pression sur le déclencheur sur le volant, les bombes tombent, la première explosion soulève notre machine comme un ascenseur. La pression a dégondé la porte de séparation entre la cabine et la soute. De la même manière, le coupe-circuit derrière le siège du pilote a été activé, privant le tableau de bord d'éclairage. Mais cela a été compensé par l'éruption d'une flamme de 100 m de haut derrière nous. Après nous être éloignés du théâtre de nos exploits, le mécanicien a remis le coupe-circuit en état, et nous avons mis le cap sur la base en volant à la même hauteur jusqu'à ce que nous soyons hors de portée de la *Flak* de tout calibre. [...]

« Le lendemain matin, un avion de reconnaissance a rapporté des photos montrant un grand trou noir à la place de la gare. Trois jours plus tard, les hommes du Génie avaient posé de nouveaux rails et les convois circulaient à nouveau. Le général Pflugbeil nous a informés que le général Busch [9] lui avait assuré que l'avance des Russes serait retardée de plusieurs semaines. »

Jusqu'à la fin de la guerre, tous les belligérants ignoreront la vitesse à laquelle un grand nombre d'objectifs peuvent être remis en route : voies ferrées, pistes d'aérodrome, ponts et même usines ! Leur capacité de résilience a été gravement sous-estimée, ce qui a souvent conduit à considérer qu'un seul raid pouvait suffire à en venir à bout.

Le 3 août 1944, la *Staffel* fête sa 5 000e mission de guerre à Riga-Spilve. Fin septembre, elle est transférée en Prusse-Orientale. À cette date, elle revendique la destruction de 216 gares, 224 trains avec 6 500 wagons, 104 rames avec 2 200 wagons, 47 concentrations de camions, 12 citernes d'huile, 5 dépôts de munitions et 2 citernes de carburant. Elle participe au ravitaillement de Budapest (janvier 1945), de Poznan, de Breslau et d'autres garnisons assiégées (jusqu'à début avril). Elle est dissoute à Könniggratz (aujourd'hui, Hradec Králové en République tchèque) le 27 avril 1945.

« ZITADELLE », LE TOURNANT JUILLET 1943

Cette opération ayant fait l'objet d'un long article dans *Aéro-Journal* n° 55 (octobre 2016), nous ne nous étalerons pas sur ses tenants et aboutissants. En tout, 387 He 111 ont été réunis, dont la majorité se trouve dans le secteur Sud, le plus prometteur pour l'état-major allemand.

Les Soviétiques ayant occupé les mois précédents à consolider leurs défenses sur une grande profondeur, la tactique de la *Blitzkrieg* et son corollaire, le *großer Schlag*, ne pourront pas être mis en œuvre. La Luftwaffe va devoir réorienter ses priorités, tant au nord qu'au sud ; le commandant de la 1. *Fliegerdivision* tient à ce sujet un discours identique à celui du chef du VIII. *Fliegerkorps* : « La Luftwaffe est appelée à jouer le rôle d'artillerie volante. Les unités offensives devront se concentrer sur les positions de l'artillerie ennemie et sur tout obstacle se dressant en face des troupes allemandes. » Faute d'effectifs suffisants pour maintenir sur le long terme une forte pression sur les forces terrestres ennemies, le VIII. *Fliegerkorps* est rapidement contraint d'intervenir en tant que *Feuerbrigade* (brigade de pompiers) sur les points chauds du front. Les Heinkel 111 sont donc appelés à tenir un rôle purement tactique.

Les réjouissances débutent le 5 juillet 1943 à l'aube. Pour résumer, disons que la Luftwaffe tient le ciel, mais que les Soviétiques tiennent le sol. Dans le secteur Nord, l'offensive est rapidement bloquée, tandis que dans le secteur Sud, elle progresse lentement, jusqu'à la fameuse bataille de Prokhorvoka du 12 juillet. Ce même jour, douze He 111 du III./KG 27 effectuent un raid particulièrement réussi – sauf qu'ils larguent leurs bombes sur des troupes amies ! De nombreux officiers du 11. *Panzer-Regiment* et du 114. *Panzer-Grenadier-Regiment* sont tués ou grièvement blessés. Un coup très dur pour l'*Armee-Abteilung* « Kempf ». Le lendemain, Hitler, alarmé par le débarquement des Alliés en Sicile, met un terme à « Zitadelle ».

Koursk marque les limites de la subordination de la Luftwaffe à la Heer telle qu'elle avait été théorisée par Richthofen en Espagne. Cette méthode a fonctionné tant que les armées allemandes ont mené une guerre de mouvement contre un ennemi insuffisamment organisé pour s'opposer à cette déferlante ; à Koursk, les Soviétiques attendaient de pied ferme l'offensive allemande. Les bombardiers, qui auraient dû être employés sur les arrières de l'ennemi pour l'empêcher de faire parvenir des renforts au front, ont été consommés dans des missions d'appui tactique dictées par les commandants terrestres, plus soucieux de leur sort immédiat que de la conduite générale des opérations. Cela aurait pu fonctionner si la Luftwaffe avait disposé de cinq fois plus d'avions !

Dans le courant du mois de juillet 1943, les unités de He 111 engagées à Koursk ont enregistré la perte de 82 appareils à l'ennemi. Bien sûr, ce chiffre ne concerne pas uniquement « Zitadelle », mais il montre à quel point les *Kampfgruppen* ont été malmenés (23 % de leurs effectifs au 1er juillet).

ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE HE 111

OPÉRATION « ZITADELLE » - 5 JUILLET 1943

SECTEUR NORD

Luftflotte 6	GObst R. Ritter v. Greim	Smolensk		
1. *Fliegerdivision*	GMaj P. Deichmann	Orel		
Stab/KG 4	Obstlt W. Klosinski	Tchetchinskaïa	2	He 111 H-6
II./KG 4	Hpt R. Graubner	Tchetchinskaïa	39	He 111 H-6/11/14/16
III./KG 4	Hpt K. Neumann (pi)	Briansk	42	He 111 H-6/11/16
Stab/KG 53	Obstlt F. Pockrandt	Olsufyev	6	He 111 H-6/14/16
I./KG 53	Maj K. Rauer	Olsufyev	35	He 111 H-16
III./KG 53	Maj E. Allmendinger	Olsufyev	28	He 111 H-11/16

Les unités stationnées en Crimée ne sont pas mentionnées.

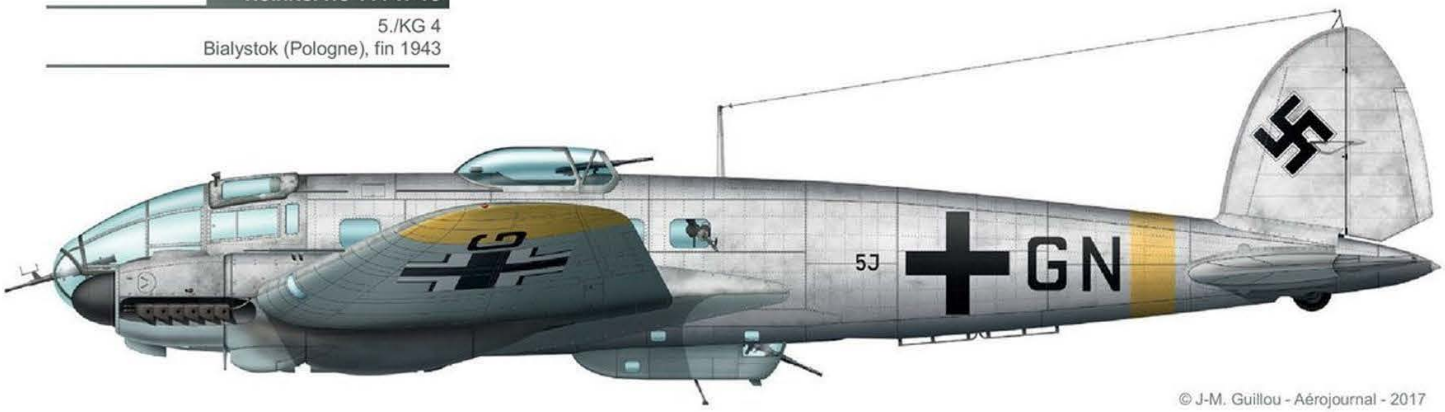
SECTEUR SUD

Luftflotte 4	GdF O. Deßloch	Dnipropetrovsk		
VIII. *Fliegerkorps*	GMaj H. Seidemann	Mikoyanovka		
Stab/KG 27	Obstlt H-H. Freiherr v. Beust	Dnipropetrovsk	2	He 111 H-11/16
I./KG 27	Maj J. Petzold	Dnipropetrovsk [a]	21	He 111 H-6
II./KG 27	Maj K-A. Petersen	Dnipropetrovsk [a]	34	He 111 H-11/16
III./KG 27	Maj K. Mayer	Dnipropetrovsk	34	He 111 H-11/16
14.(*Eis*)/KG 27	Hpt E. Skrzipek	Dnipropetrovsk	11	He 111 H-16
Stab/KG 55	Obstlt Dr. E. Külh	Kharkov-Ost	4	He 111 H-16
II./KG 55	Maj H. Höfer	Kharkov-Ost	32	He 111 H-6/14/16
III./KG 55	Maj W. Antrup	Kharkov-Rogan	46	He 111 H-6/11/16
14.(*Eis*)/KG 55	Hpt F. Schmidt	Poltava	15	He 111 H-16
I./KG 100	– [b]	Poltava	38	He 111 H-6/11/14/16

Pour des raisons pratiques, nous n'avons pas mentionné les unités de reconnaissance photo et météo, d'observation, de transport et de harcèlement nocturne, ni même les formations étrangères.
Les effectifs sont donnés à la date du 1er juillet 1943.

[a] Les I. et II./KG 27 ont également opéré depuis Zaporozhye.
[b] Le Hpt H. Bätcher ne prendra ses fonctions de *Kommandeur* que le 26 juillet, mais comme il était *Staka* 1./KG 100, il est probable qu'il ait commandé le groupe par intérim en attendant sa nomination officielle.

Heinkel He 111 H-16
5./KG 4
Bialystok (Pologne), fin 1943



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Koursk marque la fin de la suprématie aérienne de la Luftwaffe et celle de la domination des bombardiers sur le champ de bataille ; leur avenir apparaît désormais comme incertain.

RETOUR À LA ROUTINE
AOÛT - DÉCEMBRE 1943

I./KG 4 : reformé le 21 octobre par changement de nom du I./KG 100. Il participe aux opérations en Crimée et autour de Dnipropetrovsk.

II./KG 4 : engagé dans le secteur de Smolensk (septembre), il protège le repli général des forces allemandes de Biélorussie (octobre). Il est envoyé au repos le 1er décembre.

III./KG 4 : suit à peu près le même parcours que le II. *Gruppe* ; au repos le 8 décembre.

I./KG 27 : renvoyé en Allemagne début août, où il touche 44 H-16 neufs ; il y restera jusqu'au début janvier 1944.

II./KG 27 : participe à la défense de Kharkov (août) et protège la retraite des 8. *Armee* et 1. *Panzer-Armee* le long de la Mious, ainsi que l'évacuation du bassin du Donets (septembre). Il est ensuite actif dans le secteur de Vitebsk (octobre) et de Kiev (novembre-décembre).

III./KG 27 : suit à peu près le même parcours que le II. *Gruppe*.

I./KG 53 : opère dans le secteur d'Orel, puis dans celui de Bobruisk. Il est renvoyé en Allemagne à la mi-octobre. Il est à nouveau engagé en décembre dans la région d'Odessa.

II./KG 53 : se bat à Orel, Smolensk (août), Bryansk (septembre), puis dans le nord de l'Ukraine (octobre). Il termine l'année dans la région de Kiev.

III./KG 53 : renvoyé en Allemagne dès la fin de « Zitadelle », où il touche 43 H-16 neufs. Il revient début décembre dans le secteur central du front.

I./KG 55 : après sa convalescence à Landsberg (voir Chapitre IX), il est renvoyé à Dnipropetrovsk fin août. Opérant au-dessus de la Crimée et du Kouban, il est à nouveau mis au repos en Pologne fin décembre.

II./KG 55 : participe aux actions défensives dans le secteur de Dnipropetrovsk et du Donets (août), puis de Zaporozhye (septembre). Il termine l'année en Ukraine.

III./KG 55 : actif dans le secteur de Dnipropetrovsk et de Miltopol (septembre). Il participe aux derniers combats en Crimée et dans la péninsule de Kertch (octobre à décembre) avant d'être replié en Pologne.

I./KG 100 : combat le long de la Mious (août), puis entre Konotop et Zaporozhye (septembre). Il est employé contre les têtes de pont du Dniepr (Krementchouc et Zaporozhye). Il échange son identité avec celle du I./KG 4, le 21 octobre, avant d'être transformé sur Heinkel He 177.

▶ L'un des premiers He 111 H-20 perçus par le *Stab* II./KG 4 à Byalistok en janvier 1945. (Collection H. Obert)

UNE FORCE STRATÉGIQUE EN QUÊTE D'OBJECTIFS
JANVIER - MARS 1944

L'OKL n'a jamais vraiment abandonné ses velléités stratégiques. Le 26 novembre 1943, Göring ordonne la formation d'une flotte pour des bombardements à longue distance contre l'Union soviétique ; celle-ci sera rattachée au IV. *Fliegerkorps* (*Generalleutnant* Rudolf Meister) sous le nom de code d'*Auffrischungsstab Ost* (littéralement, état-major de remise en forme Est). Sont concernés les II. et III./KG 4, mis au repos à Byalistock début décembre, et la KG 55, dont les *Gruppen* sont installés sur les divers terrains satellites de Deblin, au sud de Varsovie. Entre fin décembre 1943 et début mars 1944, ces unités touchent 79 H-16 et 65 H-20 neufs (ces derniers étant réservés à la KG 4). Avec les avions anciens encore en ligne, cette flotte atteint à peine 160 machines – ce qui semble quelque peu dérisoire au regard des hautes ambitions du *Reichsmarschall* !

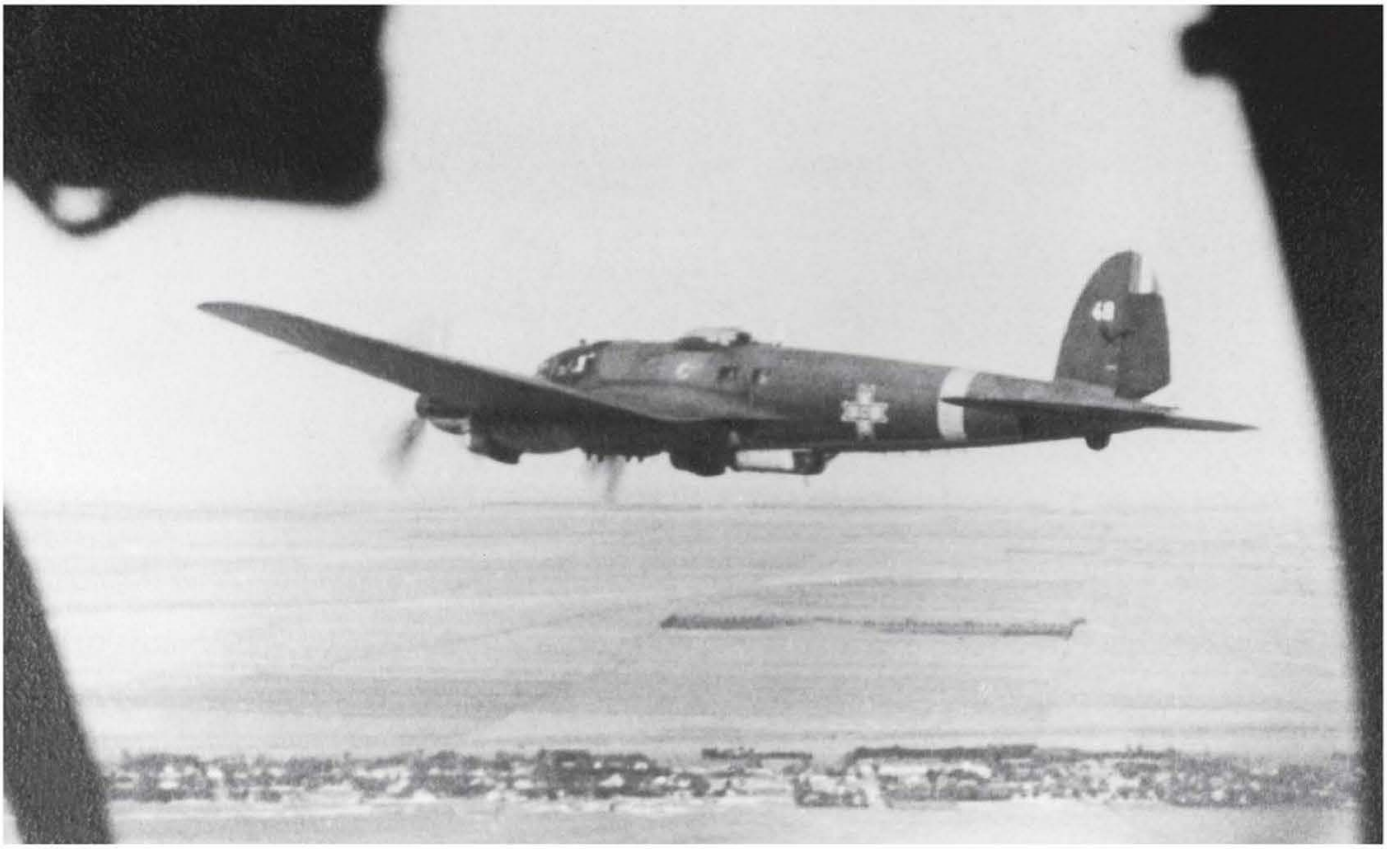
▲ Un H-16 de la 1./TGr. 30 (on aperçoit tout juste le code « S3 ») quelque part sur le front de l'Est. (World War Photos)

Les équipages, qui n'ont jusque-là effectué que des missions tactiques, doivent recevoir un entraînement au vol en formation de jour comme de nuit, au bombardement de précision en altitude et au vol sur un seul moteur. Ceux des II. et III./KG 4, qui ont été choisis comme groupes éclaireurs (*Zielfinder und Beleuchter Gruppen*), sont envoyés dans l'école spécialisée dans la radionavigation et les techniques de marquage de cibles à Berlin-Strausberg – selon les méthodes empruntées au… RAF *Bomber Command*.

Les premiers objectifs sélectionnés sont les centrales hydroélectriques, mais l'échec de la bombe parachutée Winterballon (une SC 1000 modifiée) fait changer l'OKL d'avis : ce seront désormais des gares de triage. Le 21 mars 1944, tout le monde est prêt, et le IV. *Fliegerkorps* n'attend plus que l'arrivée de la pleine lune.

Mais c'est sans compter sur la grande offensive de printemps soviétique lancée le 4 mars. Le 17 mars, des éléments de la 5. *SS-Panzer-Division* « Wiking » et deux régiments de la 8. *SS-Kavallerie-Division* « Florian Geyr » – quelque 8 500 hommes – sont pris au piège à Kovel. Hitler exige que la place soit tenue coûte que coûte et donne ses instructions pour un ravitaillement aérien. Cette tâche échoit à la KG 55, mais aussi au TGr. 30 ; ce *Transportgruppe* fait suite au KGr.zbV 23 qui s'est illustré à Stalingrad ; confié à l'*Oberstleutnant* Karl-Heinz Schellmann [10], il aligne alors 46 He 111.

L'opération est tout sauf simple, car la poche ne mesure que 2,5 km sur 3,2 km et les avions ne pourront que parachuter des conteneurs – en essayant de viser juste ! –, ce qui signifie qu'il sera impossible d'embarquer les blessés. Se demandant à quoi tout cet entraînement spécialisé leur aura servi, les équipages s'exécutent néanmoins de bonne grâce.



Heinkel He 111 H-16
Oberleutnant Dietrich Kornblum
Staffelkapitän 4./KG 53
Radom-Piastow (Pologne), juin 1944

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Heinkel He 111 H-6
Oberstleutnant Kurt Kuhlmey
Commandant la *Gefechtsverband Kuhlmey*
Immola (Finlande), juin 1944

Entre le 31 mars et le 7 avril, dans des conditions météorologiques difficiles, la KG 55 accomplit 221 sorties, larguant quelque 275 t de ravitaillement divers. De jour, elle opère par formations de 20 à 25 appareils, bien groupés afin de dissuader la chasse soviétique qui domine le ciel ; la nuit, les missions s'effectuent individuellement, les avions décollant à deux minutes d'intervalle. Finalement, la KG 55 ne perd que 7 appareils à l'ennemi.

À peine le pont aérien terminé, la KG 55 enclenche – enfin – les missions stratégiques, attaquant les nœuds ferroviaires de Fastov, Rovno, Kiev et Chepetivka (8 avril au 11 mai).

Cependant, une autre opération de ravitaillement attend les I. et II./KG 55 transférés à Focsani (Roumanie) pour ravitailler les arrière-gardes allemandes quittant la Crimée entre le 11 et le 16 mai.

Au mois de juin 1944, les III./KG 27 et II. et III./KG 53 sont affectés au IV. *Fliegerkorps*, qui, sur le plan offensif, ne compte plus que des unités volant sur He 111 : dix *Kampfgruppen* totalisant plus de 350 appareils.

POLTAVA : LE DERNIER « GRAND COUP » 21 JUIN 1944

Le 2 juin 1944, la *Fifteenth Air Force* américaine a inauguré les missions navettes (opération « Frantic ») au terme d'âpres discussions entre les plus hautes instances américaines et soviétiques ; partis d'Italie, 129 B-17, escortés par 64 P-51, se posent à Poltava (Ukraine). Le 21 juin, c'est au tour de la *Eighth Air Force* venue d'Angleterre : 114 B-17 et 70 P-51 atterrissent respectivement à Poltava et Mirgorod après avoir bombardé le complexe pétrochimique de Ruhland, près de Berlin. Ce qu'ignorent les Américains, c'est qu'ils ont été suivis à la trace.

Le 21 juin, à 15h00, le *Generaloberst* Robert Ritter von Greim, commandant la *Luftflotte* 6, demande au IV. *Fliegerkorps* d'organiser un double raid sur Poltava et Milgorod dans la nuit. Meister affecte la KG 53 (111 appareils) au premier objectif, avec le II./KG 4 comme éclaireur, et la KG 55 (91 appareils) au second, accompagnée par le III./KG 4. Ce dernier manque Milgorod et lance par erreur ses fusées sur Poltava. L'*Oberstleutnant* Wilhelm Antrup, *Kommodore* KG 55, voyant que son objectif n'a pas été marqué, décide de se rabattre sur Poltava. Sage décision ! Poltava baigne dans la lumière des fusées éclairantes et des premiers incendies allumés par la KG 53. Comme le dira un aviateur américain [11] : « Pour eux, attaquer ces appareils argentés alignés sur le sol avec leurs ailes argentées et leurs corps argentés était comme tirer sur des poissons dans un aquarium. »

Les résultats sont dévastateurs : 43 B-17 sont détruits et 26 endommagés, ainsi que 15 P-51 et quelques avions soviétiques ; plus de 2 millions de litres de carburant livrés par l'USAAF sont partis en fumée ; un aviateur américain et trente-quatre soviétiques ont été tués. Cet incident va pourrir les relations, déjà tendues, entre Américains et Soviétiques.

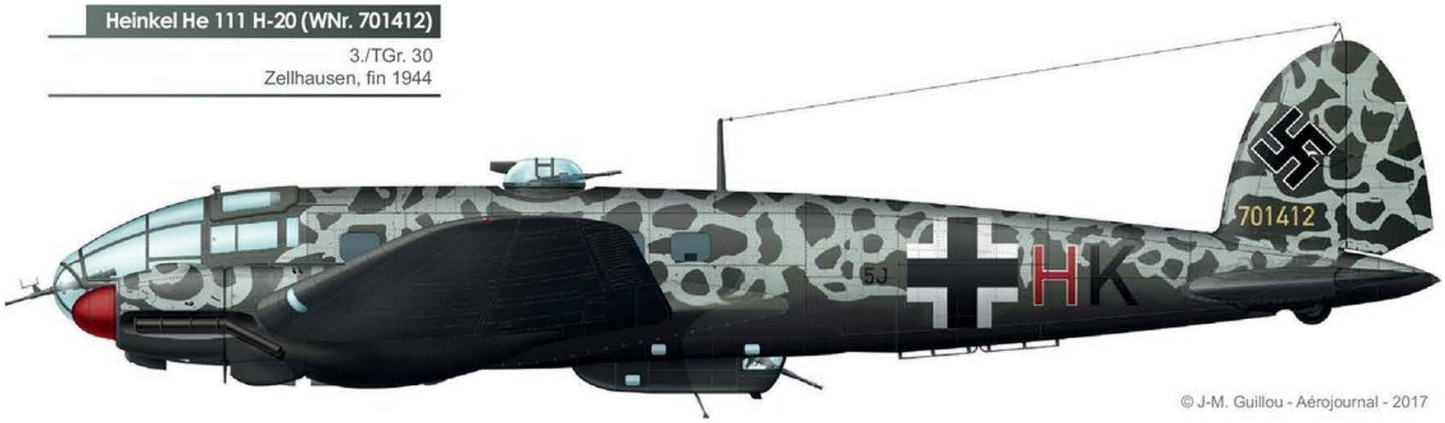
Au *General* Carl Spaatz, qui, en juin 1944, commandait les forces stratégiques aériennes US en Europe, venu discuter de cette opération avec Hermann Göring peu après sa capture, ce dernier répondra : « C'était le bon temps ! »

Le « bon temps », c'est discutable, mais pour la Luftwaffe, c'est assurément un fameux « grand coup ». Ce sera son dernier à l'Est, car la carrière du He 111 en tant que bombardier est sur le déclin.

[10] Il sera tué en mission près de Practica di Mare (12.11.43) et élevé au grade d'*Oberst* à titre posthume.

[11] Pour vivre le raid côté américain, voir *Aéro-Journal* hors-série n° 18 (juillet 2014) : Boeing B-17 Fortress – The Mighty Eighth.

◀ Un He 111 H-6 de l'*Escadrila* 78 *bombardament maritim*, basée à Călărași, au printemps 1944. Cette unité a été très active au-dessus de la mer Noire avant d'être rattachée au *Grupul* 4 *bombardament*, engagé contre l'Armée rouge qui commence à envahir la Roumanie. Cet appareil (n° 48) sera abattu par un chasseur soviétique dans le nord-est de la Moldavie le 7 mai 1944. (Collection D. Bernad)



Heinkel He 111 H-20 (WNr. 701412)
3./TGr. 30
Zellhausen, fin 1944

© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

L'ADIEU AUX BOMBES
SEPTEMBRE - DÉCEMBRE 1944

Le Heinkel 111 exécute encore quelques raids « stratégiques » sur des gares de triage entre juillet et août 1944, mais la fin est proche pour la moitié de ses escadres.
Après quelques dernières missions sur les ponts de la Vistule, le I./KG 55 s'installe à Straubing fin août. Les II. et III./KG 55 posent leurs valises à Zellhausen à la mi-septembre. Le 1er octobre, la KG 55 devient KG(J) 55, et ses pilotes commencent leur instruction sur Bf 109 et Fw 190. Seule la 14.(*Eis.*)/KG 55 poursuit ses missions sur le front de l'Est.
Le même sort attend la KG 27, réorganisée en unité de chasse sous la dénomination de KG(J) 27 en Autriche à dater du 23 novembre. La 14.(*Eis.*)/KG 27 conserve ses He 111 H-16 pour la chasse aux locomotives et le transport de munitions sur le front de l'Est.
Le I./KG 53 est dissous à Neuhardenberg le 9 septembre 1944 ; un nouveau est formé le 20 octobre par renumérotation du III./KG 3 (*Major* Martin Vetter) dans le cadre de l'opération « Rumpelkammer » (voir Chapitre 9).
Au 31 décembre 1944, la situation des *Kampfgruppen* sur He 111 est la suivante :

Stab/KG 4	1 H-20	Malacky	Maj R. Graubner
I./KG 4	10 H-16/15 H-20	Malacky	Hpt E. Göpel
II./KG 4	3 H-16/25 H-20	Wiener Neustadt	Hpt K-O. Hesse
III./KG 4	25 H-20	Wiener Neustadt	Maj H-H v. Kruska
14.(*Eis.*)/KG 27	1 H-6/13 H-16	Kremnica	Hpt H-O. Heinert (?)
Stab/KG 53	2 H-16	Bad Zwischenahn	Obstlt F. Pockrandt
I./KG 53	41 H-11/H-16/H-20	[a]	Maj M. Vetter
II./KG 53	35 H-11/H-16/H-20	[b]	Maj H. Wittmann
III./KG 53	28 H-16/9 H-20	[c]	Maj E. Allmendinger
14.(*Eis.*)/KG 55	10 H-16/1 H-20	Brieg	Hpt Franz Schmidt

[a] 1./ à Varelbusch, 2./ à Ahlhorn et 3./ à Vechta
[b] 4./ à Bad Zwischenahn, 5./ à Jever et 6./ à Wittmundhafen.
[c] 7./ à Leck, 8./ à Schleswig et 9./ à Eggebeck.

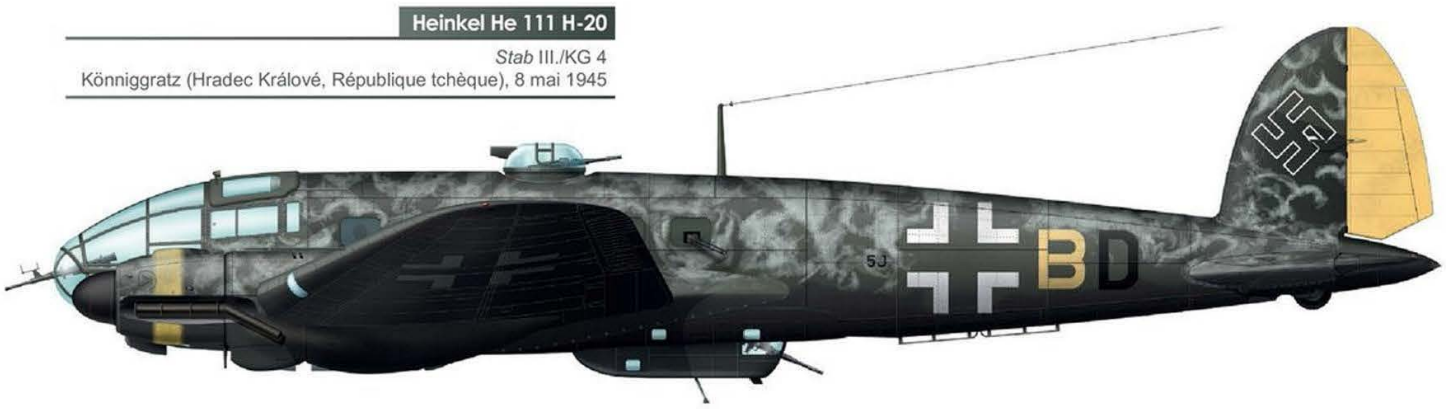
À ces deux cents et quelques appareils s'ajoutent ceux des IV.(*Erg.*) *Gruppen*, que, volontairement, nous n'avons que peu évoqués ici, ceux du TGr. 30 (14 H-16/H-20 au 31.12.44), quelques-uns du III./TG 3 et de la VV/ObdL, ainsi que ceux des groupes de remorquage.

MISSIONS LOGISTIQUES
DÉCEMBRE 1944 - MARS 1945

Parmi les villes décrétées *Festungen* (forteresses) par Hitler – ce qui signifie qu'elles doivent être défendues à tout prix – figure en tête de liste la capitale de la Hongrie. Le 26 décembre 1944, Budapest est entièrement encerclée. En attendant sa libération, la Luftwaffe est appelée à ravitailler la garnison, soit 33 000 soldats allemands et 37 000 hongrois [12]. Outre trois groupes de Ju 52, dont un hongrois, les I. et II./KG 4 sont désignés pour réaliser l'impossible. Depuis Malacky, près de Bratislava, le I./KG 4 commence ses opérations à partir du 28 décembre 1944. De son côté, le II./KG 4, basé à Wiener Neustadt (Autriche), débute les siennes le lendemain – ce qui ne l'empêche pas d'exécuter des missions offensives contre les concentrations de troupes soviétiques. Les conditions dans lesquelles opèrent ces unités sont apocalyptiques : terrains gelés, tempêtes de neige, brouillard givrant… Bien évidemment, Budapest sera conquise le 15 février 1945 – seuls 785 hommes parviendront à sortir de cet enfer. Sept He 111 auront été perdus dans l'opération.

[12] Que ce soit à Budapest, Posen ou Breslau, personne ne se souciera du sort des habitants !

Le 22 janvier 1945, Posen (Poznan, Pologne) se retrouve en très mauvaise posture. La 14.(*Eis.*)/KG 55 est réquisitionnée pour ravitailler quelque 60 000 hommes retranchés dans la citadelle ; elle est aidée, à partir de la mi-février, par le TGr. 30, mais ce pont aérien n'empêchera pas Posen de se rendre le 23 février.
D'autres ravitaillements par la voie des airs sont organisés au même moment à Arnswalde (Choszczno, Pologne), à Glogau an der Oder (Głogów, Pologne) et à Graudenz (Grudziądz, Pologne)
Le 14 février 1945, c'est au tour de Breslau (Wroclaw, Pologne) d'être assiégée. Le ravitaillement par la voie des airs des 50 000 hommes, dont 15 000 du *Volkssturm*, est confié au *General der Transportflieger*, le *Generalmajor* « Fritz » Morzik. Celui-ci convoque six groupes de Ju 52, le TGr. 30, basé en Autriche, la totalité de la KG 4, installée à Könniggratz (Hradec Králové, République tchèque) et Wiener Neustadt (Autriche), et même la 14.(*Eis.*)/KG 55. Le 7 mars, l'aéroport tombe entre les mains des Soviétiques, et, en fin d'après-midi, des He 111 larguent des DFS 30 et Go 242 transportant des troupes de renfort, qui atterrissent dans la principale avenue de la ville – brillant exploit sans lendemain. Breslau se rendra le 6 mai.



© J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

LA FIN
AVRIL - MAI 1945

***Stab*/KG 4** : le 8 mai, son *Kommodore*, le *Major* Reinhard Graubner, s'envole dans le seul He 111 du *Stab* pour aller se rendre aux Américains après avoir pris soin d'embarquer un certain nombre de ses hommes à bord.

I./KG 4 : son *Kommandeur*, le *Hauptmann Dr.* Rolf Rannersmann, conduit son groupe à l'ouest pour se rendre aux Américains le 8 mai.

II./KG 4 : transféré à Eggebeck (Schleswig-Holstein) début mai, où le *Hauptmann* Karl-Otto Hesse et ses hommes attendront sagement l'arrivée des troupes britanniques.

III./KG 4 : à Hradec Králové, le *Kommandeur*, le *Major* Hans-Herbert von Kruska, a prévu d'aller se rendre aux Américains, mais il reçoit l'ordre de siphonner l'essence de ses Heinkel au profit des Fw 190 de la SG 4, chargée de couvrir la retraite du *Heeresgruppe Mitte*. Tout le personnel est fait prisonnier sur place par les Soviétiques ; Kruska, comme nombre de ses hommes, ne reviendra jamais de son séjour en URSS.

III./KG 53 : dissous le 21 mars, son personnel étant incorporé aux troupes terrestres de la défense de Berlin.

TGr. 30 : commandé par le *Hauptmann* Erich Langer par intérim depuis la disparition de Klamke (voir chapitre prédécent), il est éclaté entre Kaufbeuren (Bavière) et Eggebeck (Schleswig-Holstein), où il attendra la capitulation. ■

▼ Le He 111 H-23 de la *Versuchsverband/ObdL*, transportant Léon Degrelle de Norvège en Espagne, a fait un amerrissage forcé sur la plage de La Concha, à Saint-Sébastien, le 7 mai 1945. Contrairement à Pierre Laval, Degrelle sera autorisé à rester en Espagne, où il sera naturalisé dix ans plus tard. (Kutxa Fototeca)

aero JOURNAL
ISSN 1962-2439
Histoire de la guerre aérienne

NOUVEAU !

Ne vous souciez plus de vos hors-série et choisissez l'abonnement INTÉGRAL

pour un an : 6 numéros

+ 3 HORS-SÉRIE

***ATTENTION : les tarifs et les formules d'abonnement de ce bon de commande sont valables jusqu'au 1er août 2017.**

Abonnements (à partir du n°60 inclus)	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 1 an, soit 6 numéros	35,00 €	40,00 €	45,00 €	x _____ =	€
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 2 ans, soit 12 numéros	65,00 €	75,00€	85,00 €	x _____ =	€
☐ NOUVEAU : ABONNEMENT BIMESTRIELS + HORS-SÉRIE Abonnement d'un an à **AÉROJOURNAL**, soit 6 numéros, à partir du n°60 inclus + 3 numéros hors-série, à partir du n°28 inclus	75,00 €	90,00 €	100,00 €	x _____ =	€

Hors-séries	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
HS n°11 : **Phantom israéliens au combat** (ref.571)	11,50 €	14,50 €	18,50 €	x _____ =	€
HS n°14 : **La bataille de Midway** (ref.574) (Stock limité)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°15 : **Le B-17 Fortress 1935-1942** (ref.575) (Stock limité)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik (ref.576)**	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°17 : **Le B-17 Fortress : 1943-1945** (ref.577)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°18 : **Le B-17 Fortress : *The Mighty Eigth*** (ref.578)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°20 : **Les chasseurs Lavotchkine** (ref.580)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°21 : **Corsair du Pacifique et d'ailleurs** (ref.581) (Stock limité)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°22 : **Fw190 Jabos au combat** (ref.582)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°23 : **Les as de la *Luftwaffe*** (ref.583)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°24 : **Les as de l'*US Navy*** (ref.584)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°25 : **Arado 234** (ref.585)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°26 : **Le F6F Hellcat** (ref.586)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°27 : **Le Heinkel He 162 *Volksjäger*** (ref.587)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€

Anciens numéros (8 € pièce, toute destination) :

☐ n°19 : La renaissance de la *Luftwaffe* (Réf. 104)	☐ n°38 : *Jagdgeschwader*, les escadres de formation (Réf. 538)
☐ n°20 : *1st Air Commando* (Réf. 105)	☐ n°39 : Iliouchine IL-2 en opérations (Réf. 538)
☐ n°23 : Le bombardier en piqué (Réf. 523)	☐ n°40 : Insurrection en Irak (Réf. 540)
☐ n°25 : Le Henschel Hs 123 en opérations (Réf. 525)	☐ n°41 : *Kampfgeschwader* KG 200 (Réf. 541)
☐ n°26 : *Jagdgeschwader*, les escadres de chasse (Réf. 526)	☐ n°42 : KG 200 « Beethoven » (Réf. 542)
☐ n°27 : *Stafers and big guns* (Réf. 527)	☐ n°43 : Les As de l'armée impériale japonaise (Réf. 543)
☐ n°28 : Opération « OVERLORD » (Réf. 528)	☐ n°44 : Monstres marins : le Martin PBM Mariner Réf. 544)
☐ n°29 : Les briseurs de barrages (Réf. 529)	☐ n°45 : *Jagdverband* 44 (Réf. 545)
☐ n°30 : Les cavaliers de l'apocalypse (Réf. 530)	☐ n°46 : L'aéronavale impériale en guerre (Réf. 546)
☐ n°31 : Dissuasion à la française (Réf. 531)	☐ n°47 : Les Stukas de Rommel (Réf. 547)
☐ n°32 : Chasseurs de *U-Boote* (Réf. 532)	☐ n°52 : *49th Fighter Group* au combat (Réf. 552)
☐ n°33 : Les ailes volantes des frères Horten (Réf. 533)	☐ n°53 : La menace fantôme, V1 contre RAF (Réf. 553)
☐ n°34 : La chasse allemande face à l'Ouest (Réf. 534)	☐ n°56 : Août 1942, carnage à Dieppe (Réf. 11056)
☐ n°35 : *Regia Aeronautica* dans la bataille d'Angleterre (Réf. 535)	☐ n°57 : Le Heinkel He 177 Greif (Réf. 11057)
☐ n°36 : Pilotes belges sur Hawker Typhon (Réf. 536)	☐ n°58 : *Sturmflieger* - À l'assaut des Forteresses (Réf. 11058)
☐ n°37 : Kamikaze, la vanité de l'héroïsme (Réf. 537)	☐ n°59 : Berlin 1943-44 (Réf. 11059)

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8€ = €

TOTAL (abonnements + hors-séries + anciens numéros) : €

ATTENTION :

Les stocks variant très vite, nous vous conseillons de visiter notre site internet afin de prendre connaissance des produits disponibles.

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.
Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....
Tél. : .....

Merci de nous fournir un numéro de téléphone ou un email afin de pouvoir vous contacter en cas de rupture de stock.

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift
☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

aero JOURNAL HORS-SERIE

Une collection de hors-séries à (re)découvrir
www.caraktere.com

HEINKEL HE 162 VOLKSJÄGER

NOS PRÉCÉDENTS HORS-SÉRIES

Grumman F6F HELLCAT

L'ARADO AR 234 BLITZ

Renseignements : Caraktère - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 www.caraktere.com

aero JOURNAL HORS-SÉRIE

HEINKEL HE 111

Tout comme les Junkers Ju 52/3m et Ju 86, le Heinkel He 111 présente la particularité d'avoir été conçu *ab initio* pour le double rôle d'appareil de transport civil et de bombardier, afin de contourner les dispositions du Traité de Versailles interdisant à l'Allemagne de disposer d'avions de combat. Avec sa silhouette élancée et élégante, et ses hautes performances, il incarnera aux yeux du monde entier la grande modernité de l'industrie aéronautique allemande renaissante.

Dans sa longue carrière, il a subi une importante opération de chirurgie esthétique et plusieurs changements de motorisation, mais il est toujours retombé sur ses pattes, qu'il avait d'ailleurs un peu courtes – raison pour laquelle il n'a jamais pu être « le » bombardier stratégique que la Luftwaffe a désespérement recherché tout au long du conflit mondial. En revanche, il avait d'autres atouts à faire valoir.

Le Heinkel 111 a roulé sa bosse sous tous les cieux où les armées allemandes ont été engagées, depuis l'Espagne et la Pologne jusqu'aux rives de la mer Caspienne et de la Baltique, en passant par l'Europe occidentale, les Balkans, l'Afrique, le Moyen-Orient et tout le pourtour méditerranéen. Bien que moins éclectique que le Junkers Ju 88, il s'est néanmoins révélé capable de s'adapter aux besoins du front, opérant tour à tour avec plus ou moins de bonheur comme bombardier stratégique, avion de reconnaissance, torpilleur, avion de transport, destructeur de locomotives et même chasseur de nuit. Mal aimé de la littérature aéronautique, il n'a jamais eu la reconnaissance posthume à la hauteur de son apport à la guerre aérienne, car son utilisation en Espagne a façonné la stratégie de la Luftwaffe pour de longues années.

En attendant que soit écrite la « grande histoire » du He 111, qui remplira plusieurs centaines de pages, ce hors-série, forcément limité par son format, Christian-Jacques Ehrengardt vous propose quelques « petites histoires » de cet appareil qui a combattu sur tous les fronts de 1937 à 1945.

Ce hors-série est abondamment illustré de plus de 150 photos et d'une cinquantaine de profils en couleur dus à la patte internationalement reconnue de Jean-Marie Guillou.

Aérojournal Hors-série n°28
Ocotbre - Novembre 2017

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 € -
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

M 03410 - 28H - F: 14,90 € - RD